BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 maja 1936 r. | NR. 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Kontrola obrotu towarowego z zagranicą i z W. M. Gdańskiem

Od chwili ukazania się ostatniego numeru naszego Biuletynu zaszły w dziedzinie obrotów handlowych Polski z zagranicą i z W. M. Gdańskiem poważne zmiany, stojące w ścisłej łączności z wprowadzoną w dniu 26 kwietnia reglamentacją dewizową.

Mianowicie Rada Ministrów uchwaliła wprowadzenie zakazu przywozu wszystkich towarów. Rozporządzenie to nie dotyczy towarów: objętych konwencją niemiecko - polską, dotyczącą Górnego Śląska podpisaną w Genewie dnia 15 maja 1922 r.; objętych umowami o małym ruchu granicznym; podlegających przepisom o obrocie warunkowym uszlachetniającym czynnym i biernym oraz o obrocie warunkowym reparacyjnym czynnym i biernym; stanowiących używane zwykle w handlu wewnętrzne, jak i zewnętrzne opakowania, które są wolne od cła, wreszcie towarów, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła. Wprowadzenie generalnego zakazu przywozu wszystkich towarów ma na celu sharmonizowanie zarządzeń reglamentacji towarowej z wprowadzoną ostatnio reglamentacją dewizową. Przydział dewiz pod kątem widzenia potrzeb rynku wewnętrznego, jak i wykonanie zobowiązań umownych wobec zagranicy, ma być oparte na przydziałach kontyngentowych, uskuteczniamych w ramach reglamentacji towarowej.

W związku z tem Ministerstwo Przemysłu i Handlu podaje wyjaśnienia następujące: Rozszerzenie reglamentacji przywozu towarowego z zagranicy na całość tego przywozu jest zarządzeniem ściśle technicznej natury, pozostającem w bezpośrednim związku z reglamentacją obrotu dewizami i złotem, a co za tem idzie, nie oznacza wprowadzenia nowych merytorycznych ograniczeń o charakterze gospodarczym. Należy przypomnieć, iż już w chwili obecnej reglamentacja przywozu towarowego z zagranicy obejmowała ok. 80 proc. tego przywozu — i to bądź przez stosowanie zakazów przywozu oraz udzielanie w ich ramach kontyngentów przywozowych, bądź w drodze autonomicznych ulg celnych i t. p. Rozciągnięcie zakazów przywozu na towary, które dotychczas zakazom takim nie podlegają, ma na celu ujednolicenie polityki gospodarczej państwa w stosunku do przywozu na tle kontroli obrotów dewizowych i nie oznacza, oczywiście, bynajmniej zaostrzenia polityki tej w sensie ograniczania przywozu. Tak, jak dotychczas w ramach starych zakazów — w nowowprowadzonych zakazach kontyngenty będą udzielane zarówno na podstawie naszych polityczno-handlowych zobowiązań w stosunku do zagranicy, jak i w związku z uzasadnionemi potrzebami rynku wewnętrznego.

Jako wyraz wyżej wspomnianej uchwały Rady Ministrów w numerze 36-tym Dziennika Ustaw R. P. z dnia 8 maja, ukazał się dekret Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie kontroli obrotu towarowego z zagranicą i W. M. Gdańskiem.

Dekret postanawia, że w związku z przepisami dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26. ub. m. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi, wprowadza się kontrolę obrotu towarowego z zagranicą i z W. M. Gdańskiem. Kontrola obrotu towarowego

powierzona została komisji obrotu towarowego. Ministrowie Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych określą w drodze rozporządzeń przypadki, w których obrót towarowy z zagranicą i z W. M. Gdańskiem, będzie uzależniony od uzyskania zaświadczeń Komisji Obrotu Towarowego. Komisja Obrotu Towarowego w ramach swych uprawnień decyduje ostatecznie na podstawie swobodnego uznania bez obowiązku podawania powodów. Orzeczenia i decyzje tej Komisji mogą być bądźto ogólne, bądź też dotyczyć poszczególnych spraw. Komisja Obrotu Towarowego jest uprawniona do pobierania na pokrycie kosztów manipulacyjnych opłat od poszczególnych swoich czynności urzędowych w oznaczonej przez siebie wysokości. Podania i zgłoszenia wnoszone do Komisji oraz udzielane przez nią zaświadczenia, jak również wszelka korespondencja z tą Komisją jest wolna od opłat stemplowych.

Dekret ten wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

Wreszcie w dalszym ciągu tej akcji ukazało się rozporządzenie Ministrów Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie kontroli wywozu towarów zagranicę i do Gdańska.

W myśl tego rozporządzenia eksporterzy są obowiązani zgłosić komisji obrotu towarowego każdy wywóz towarów zagranicę lub do Gdańska dla uzyskania zaświadczenia, które musi być przedstawione urzędowi celnemu, względnie placówce granicznej kontroli skarbowej przy wywozie towarów.

Minister Przemysłu i Handlu w drodze zarządzeń będzie ustalał wykaz instytucyj, do których należy składać zgłoszenia wywozowe i które będą doręczać eksporterom zaświadczenia walutowe, jak również wzory tych zgłoszeń i zaświadczeń oraz podawać do wiadomości wysokość opłat manipulacyjnych.

Urząd celny lub placówka granicznej kontroli skarbowej przy wywozie towarów stwierdzi na zaświadczeniu walutowem dokonanie wywozu. Wywóz poza granicę Państwa i do wolnych obszarów celnych jest uwarunkowany przedstawieniem odpowiedniego zaświadczenia walutowego.

Składanie zgłoszeń wywozowych i uzyskiwanie zaświadczeń walutowych nie będzie wymagane przy eksporcie towarów, wywożonych w ramach układów rozrachunkowych i zaopatrzonych w zaświadczenia upoważnionych do tego przez Ministra Skarbu instytucyj, towarów objętych umowami o ułatwieniach w małym ruchu granicznym, względnie stanowiących używane zwykle w handlu wewnętrzne czy też zewnętrzne opakowania, które są wolne od cła i wreszcie towarów, zwolnionych od obowiązku przedstawiania zaświadczeń walutowych na skutek zarządzenia Ministra Skarbu.

Dekret z dnia 26 kwietnia r. b., wprowadzający kontrolę obrotów złota i dewizami przewiduje postawienie do dyspozycji Bankowi Polskiemu przez eksportera, wywożącego z Polski towary zagranicę, całkowitej należności za wywieziony towar. Eksporterzy według dalszego punktu dekretu obowiązani są do składania Bankowi Polskiemu na jego żądanie sprawozdań do dnia 10 każdego miesiąca za ubiegły miesiąc, obejmując tem sprawozdaniem rodzaj i cenę jednotkową sprzedanych zagranicę towarów, sumę należności za te towary oraz oświadczenie, kiedy i jakiemu bankowi dewizowemu te należności zostały lub zostaną zaofiarowane do skupu.

Ogłoszone obecnie rozporządzenie w sprawie kontroli wywozu towarów zagranicę i do Gdańska ma na celu techniczne uregulowanie sprawy przekazywania należności za sprzedany towar zagranicę Bankowi Polskiemu. Chodzi mianowicie w tem rozporządzeniu o ustalenie na drodze odpowiednich zaświadczeń — ile i po jakiej cenie eksporter wywiózł towarów zagranicę. W ten sposób rozporządzenie wykonawcze do wspomnianych punktów dekretu ułatwia rejestrację należności naszych eksporterów od zagranicy.

Kontroli — według przepisów omawianego rozporządzenia nie stosuje się do wywozu clearingowego, który jest faktycznie dokonywany przy obrocie bezgotówkowym, oraz do wywozu towarów specjalnie opakowanych i zwolnionych od cła, a wreszcie do obrotów w małym ruchu granicznym. Rozporządzenie powyższe wchodzi z życie z dniem 25 bm.

Jak z wyżej przytoczonych danych wynika cały obrót handlu zagranicznego Polski został poddany kontroli, w konsekwencji której powstać musi poważne i skomplikowane zagadnienie należytego zorganizowania samego aparatu kontroli. Według jednolitej opinji zainteresowanych sfer gospodarczych byłoby wysoce pożądanem i pożytecznem, aby kontrola ta była przez czynniki miarodajne powierzona samorządowi gospodarczemu i organizacjom branżowym.

Uwagi na marginesie wydawn. Instytutu Bałtyckiego

Przed niedawnym czasem ukazała się książka pod potrójnym tytułem: „Dostęp do morza — Zagadnienie pomorskie — Wspólnota bałtycka", wydana jako tom XXV Instytutu Bałtyckiego, w objętości 239 stron druku in octavo.

Wspomniany trójtytuł stanowi hasła, któremi w jednem zdaniu można wyczerpać

całość zainteresowań Instytutu Bałtyckiego, określić trojaki kierunek i oblicze jego działalności, jak to stwierdza dyrektor Instytutu p. Borowik w przedmowie od omawianej książki.

Najnowsze wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego zawiera bogaty materjał, stanowiący pod pewnemi względami przegląd działalności Instytutu w ciągu blisko dziesięcioletniego jego istnienia, w szczególności zaś — daje możność dokładnego zorjentowania się w pracach, które zostały wykonane w roku 1935 we wszystkich trzech dziedzinach zainteresowań Instytutu.

O rozmiarach wspomnianej działalności najlepiej świadczy ogólny dorobek wydawniczy Instytutu, który osiągnął imponującą ilość 504 pozycyj bibljograficznych, jako wynik współpracy 250 autorów, przyczem ogólny koszt druku wyniósł ponad 180.000 złotych.

Co zaś dotyczy działalności w roku ubiegłym, jak również projektowanej w przyszłości, to omawiana książka daje możność szczegółowego poznania prac i zamierzeń Instytutu na tle sprawozdań i programów, które zostały ujawnione na posiedzeniach poszczególnych komisyj naukowych (morskiej, geograficznej, historycznej, archeologicznej i kulturoznawczej) w czerwcu 1935 roku, oraz na podstawie sprecyzowania stanowiska Instytutu Bałtyckiego w sprawie wyższej uczelni na Pomorzu. Temu ostatniemu zagadnieniu został poświęcony cały rozdział, zawierający trzy rozprawy prof. J. Kostrzewskiego, b. kuratora B. Chrzanowskiego i dyr. J. Borowika.

Jeżeli wziąć pod uwagę nazwiska osób, które zasiadają w organach kierowniczych Instytutu, oraz powagę i znaczenie, jakie Instytut Bałtycki w coraz to większym stopniu zyskuje, to trzeba przyznać, że poglądy i poczynania tej instytucji są nietylko ciekawe, ale i natyle ważne, że warto im poświęcić więcej uwagi i zainteresowania, aniżeli to się działo dotychczas.

Ze względu na obszerność tematu prac i zainteresowań Instytutu Bałtyckiego, wypada wybrać te jedynie odcinki z jego działalności, które wydają się najbliższe naszego terenu i najaktualniejsze dla praktyki życia gospodarczego. I z tego punktu widzenia najciekawsze są prace i zamierzenia Instytutu Bałtyckiego, jakie ujawniają się w łonie jego organów kierowniczych oraz Komisji Morskiej Instytutu.

Przedewszystkiem warte są refleksji pewne przeszkody, na jakie napotyka działalność Instytutu w dziedzinie organizacji badań naukowych. Oto, w sprawozdaniu dyr. Borowika p. t. „Prace Instytutu Bałtyckiego w dziedzinie gospodarstwa morskiego" spotykamy się ze stwierdzeniem trudności przyciągania do współpracy „osób, opiekujących się sprawą morską w Polsce, lub stojących bezpośrednio przy warsztatach pracy gospodarczo - morskiej".

W związku z tem zachodzi konieczność poczynienia pewnej dygresji, której myśl przewodnia pokrywa się z przytoczonem spostrzeżeniem dyr. Borowika.

Jest faktem zastanawiającym niezwykle słabe reagowanie środowiska gdyńskiego na polu publicznego wypowiadania się w sprawach, które są niezmiernej wagi przedewszystkiem dla samej Gdyni, choć doniosłość ich posiada również charakter ogólno - państwowy.

Niech za przykład posłuży artykuł, zamieszczony w styczniu b. r. w jednem z poważniejszych pism tutejszego terenu, a który został napisany, jak się zdaje, przez „człowieka morza" na temat możliwości dalszego rozwoju naszej marynarki handlowej. Miał on zapoczątkować publiczną wymianę poglądów na tę ważną kwestję i... pozostał do dzisiaj bez jakiegokolwiek echa.

A oto drugi przykład: chwilowa rezygnacja z budowy większych jednostek pływających marynarki wojennej i handlowej w kraju, z powodu zwłoki w budowie własnej stoczni, oraz powierzenie zamówień na budowę okrętów wojennych Holandji częściowo na zasadach kompensacji towarowej, mające swoją wymowę ekonomiczną, nie wywołało żadnej głębszej reperkusji na naszym terenie.

Za dopełnienie obrazu niech posłuży niezwykle charakterystyczna i jedyna w swoim rodzaju statystyka, jaką sporządził Dr W. Winid (Biuletyn z dn. 5. II. 1936 r.) Wynika z niej, że w czasopismach polskich, i to na terenie całej Polski, które traktują lub powinne traktować naukowo również i tematy morskie, (nie licząc jednak niektórych pism specjalnych, jak niniejszy „Biuletyn" lub „Morze"), ukazało się w 1935 r. wszystkiego 44 artykuły na wspomniane tematy, z tego, po odliczeniu artykułów sprawozdawczych, jedynie 12 artykułów traktowało cztery różne grupy zagadnień handlowo - morskich z punktu widzenia dyskusyjnego względnie koncepcyjnego.

Wobec tego stanu rzeczy, nie możemy dziwić się wspomnianym wyżej trudnościom Instytutu Bałtyckiego. Tymczasem w warunkach zaostrzającej się walki gospodarczej w stosunkach międzynarodowych nauka jest coraz bezwzględniej wprzęgana do usług życia praktycznego, stając się nietylko źródłem kształcenia fachowców życia gospodarczego, ale i naukowo ujętą podstawą dla polityki ekonomicznej państwa. (Najwyraźniej objaw ten widoczny jest u naszego zachodniego sąsiada).

Jest to najbardziej przekonywującą przesłanką, przemawiającą za utworzeniem ośrodka nauk gospodarczo-morskich w Gdy-

ni. To też ten argument może służyć zwolennikom utworzenia wyższej uczelni handlowej z największem powodzeniem dla uzasadnienia konieczności powołania jej do życia.

Zbyt wiele miejsca trzeba byłoby zająć na wymienianie tych przyczyn, dla których posiadanie wyższych studjów handlowych przez większą ilość pracowników, zatrudnianych w porcie i handlu morskim, jest nietylko niekonieczne, ale i wprost zbędne, a w pewnych wypadkach — niepożądane, jeżeli wziąć pod uwagę potrzebne kwalifikacje dla olbrzymiej większości przedsiębiorstw oraz nastawienie psychiczne wspomnianych pracowników w Polsce.

W wypadku rozporządzania kandydatami, mającymi solidne i zgodne z wymaganiami praktyki życiowej przygotowanie teoretyczne, otrzymane w szkołach o nieco niższym szczeblu nauczania, np. licealnym, życie gospodarcze nie będzie wykazywało zapotrzebowania na ludzi, posiadających również dodatkowe wiadomości teoretyczne, jakie daje wyższa uczelnia handlowa.

Mając na uwadze chociażby ofiary materjalne, jakie musiałoby ponosić nasze niezasobne finansowo Państwo w związku z uruchomieniem nowej wyższej uczelni handlowej, trzeba stwierdzić z zadowoleniem, na podstawie skonstatowanej wymiany poglądów w ostatnim czasie między szeregiem wybitniejszych jednostek, życia gospodarczego, Gdyni, nie wyłączając również niektórych przedstawicieli Instytutu Bałtyckiego, które były do niedawna zwolennikami takiej wyższej uczelni, że zapatrywania ich w powyższej kwestji uległy radykalnej zmianie.

Pozostaje jednak druga część zagadnienia, skoro się uświadomi, że wyższa uczelnia handlowa ma za zadanie nietylko produkowanie przyszłych pracowników dla dziedzin gospodarczych, ale również i kształcenie ludzi, którzy sprawami gospodarczemi zajmują się naukowo. Potrzeby pod tym względem są dosyć palące na odcinku morskim, wobec przytoczonej wyżej argumentacji, dadzą się jednak rozwiązać w płaszczyźnie nowej koncepcji, która eliminuje konieczność tworzenia kosztownej wyższej uczelni handlowej. Mamy na myśli „Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr", istniejący przy uniwersytecie w Kilonji. Spełnia on dwojakie zadanie. Jest zakładem uniwersyteckim, który wprowadza studjujących w zagadnienia gospodarstwa światowego i w tym celu prowadzi wykłady i seminarja, z drugiej zaś strony — Instytut kiloński jest zakładem, który bada międzynarodowe stosunki gospodarcze. Prowadzi on statystykę ekonomiczną i bada międzynarodową konjunkturę gospodarczą, mając na względzie gromadzenie wskazówek i informacyj gospodarczych dla celów praktycznych, pozostawiając jednak udzielanie tych wskazówek i informacyj innym instytutom niemieckim, a mianowicie — w Hamburgu i Berlinie.

Otóż ten drugi charakter Instytutu kilońskiego zdaje się być, ogólnie biorąc, najbardziej wskazanym wzorem dla przyszłego ośrodka naukowego w Gdyni.

Rzecz oczywista, brak uniwersytetu na miejscu dałby się wypełnić inną formą organizacyjną, która przy współpracy nielicznego personelu kierowniczego, już wyrobionego fachowo i naukowo, zezwalałaby na prowadzenie prac badawczych przez młodych ekonomistów, mających ukończone wyższe uczelnie handlowe w głębi Polski.

Tak pomyślany ośrodek naukowy miałby i tę dobrą stronę, że mógłby stać się jednocześnie zakładem, udzielającym praktycznych informacyj i wskazówek, (czego nie czyni Instytut w Kilonji), a co jest przewidziane w programie działalności projektowanego przez Instytut Bałtycki Morskiego Archiwum Gospodarczego.

Przechodząc do drugiej grupy zagadnień, jaką zamierzaliśmy na wstępie poruszyć w związku z omawianem wydawnictwem Instytutu Bałtyckiego, wypada jeszcze nawiązać do zamieszczonego w niem programu prac Komisji Morskiej Instytutu.

Dr Feliks Hilchen, jeden z nielicznych u nas doskonałych znawców teorji i praktyki życia gospodarczo - morskiego, podzielił wspomniany program na trzy działy.

Pierwszy dział obejmuje prace naukowo - wydawnicze w postaci monografij zagadnień morskich, artykułów i rozpraw, poświęconych „Morskiej Wspólnocie Bałtyckiej", oraz podręczników dla szkół wyższych.

Wydaje się, że wymienione zamierzenia, realizowane już zresztą częściowo przez Instytut Bałtycki, jakkolwiek są zewszechmiar pożyteczne, wymagają jednak pewnego uszeregowania hierarchicznego, w zależności od pilności potrzeb, celowości wysiłków i współzależności tematów. Takie założenia spowodowałyby naprz. wysunięcie monografij lub rozpraw, dotyczących tematów morskich, na czoło aktualnych zamierzeń, podczas gdy specjalna propaganda papierowa „wspólnoty bałtyckiej", której świadomość istnienia wyniknie przedewszystkiem z rzeczywistości, a nie ze słowa drukowanego, mogłaby z powodzeniem zająć ostatnie miejsce w planie działalności.

Drugi dział pracy, według sprawozdawcy Komisji Morskiej, ma się wyrażać w gromadzeniu archiwum i zorganizowaniu centralnej informacji o sprawach morskich, wraz z pracownią na miejscu dla studjujących te zagadnienia.

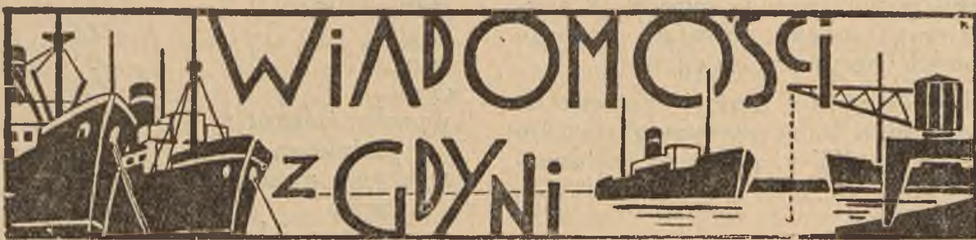
Jest rzeczą charakterystyczną, że zamierzenia na tym odcinku pokrywają się w pew-

nym stopniu z projektem uruchomienia ośrodka naukowego w Gdyni. wysuniętym w niniejszych uwagach.

Wreszcie, trzeci dział programu Komisji obejmuje prace dydaktyczne i propagandowe w postaci urządzania zjazdów, odczytów, wykładów i kursów, dotyczących spraw morskich.

Znając choćby w tych ogólnych zarysach plan działania Instytutu Bałtyckiego, trudno zaprzeczyć doniosłości tego planu i nie być zwolennikiem zamierzeń, które mają ugruntować pozycję Polski nad Bałtykiem, już nie pod względem wkładów materjalnych, ale przez ufortyfikowanie jej myślą ludzką. Źródłem pomocniczem w dziele realizacji przytoczonego programu Instytutu Bałtyckiego powinien stać się specjalny ośrodek naukowy w Gdyni, pomyślany jako zbiornica i rozdzielnia ekonomiki morskiej, nie będąca fabryką dyplomów, lecz warsztatem rzetelnej pracy naukowo - badawczej.

Aleksander L. Szulc.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU KWIETNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. *kwietniu r. b. — 596.034,6 ton* wobec 583.767.1 ton w mies. marcu r. b. oraz 594.570,6 ton w mies. kwietniu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy r. b. wnosi niewielkie odchylenie in plus od ubiegłych miesięcy b. r., wykazując 2,1%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem marcem, oraz 0,2%-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1935 roku. Jest on po rekordowych obrotach mies. stycznia r. b. (748.668,5 t.) drugim z rzędu co do wielkości obrotów miesiącem b. r., podobnie zresztą jak i w ub. 1935 r.

Dotychczasowe rezultaty obrotów zamorskich portu za okres czasu: styczeń — kwiecień r. b. wykazują nieznaczny 3.2%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku. Sygnalizowany poraz pierwszy w marcu r. b. również i w okresie czasu: styczeń — kwiecień r. b. *import zamorski* za te cztery miesiące wykazuje 9,3%-owy spadek obrotów w stosunku do tego samego okresu ubiegłego roku.

Eksport zamorski natomiast w okresie czterech 1-szych miesięcy b. r. w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje *5,7%-owy wzrost,* co w całości obrotów spowodowało nieznaczny 3,2%owy wzrost.

Na uzyskanie ogólnych zamorskich obrotów w mies. kwietniu r. b. (596.034.6 ton) złożył się przywóz zamorski — 97.167 ton oraz wywóz zamorski — 498.867.6 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (97.167 ton) wykazuje nieznaczny *1.1%-owy wzrost obrotów* w porównaniu z ubiegłym miesiącem marcem r. b. (96.100.6 ton) oraz również nieznaczny *3,2%-owy* ale *spadek* obrotów w stosunku do obrotów w mies. kwietniu 1935 r. (100.397,9 ton).

Nieznaczny wzrost przywozu w porównaniu z ub. miesiącem marcem r. b. spowodowały przedewszystkiem pozycje towarowe: rud różnych i wypałków pirytowych — 2.789 ton (431 ton), tłuszczy i olejów roślinnych — 987 ton (405 ton), wełny — 3.959 ton (2.715 ton), papieru — 1.337 ton (943 ton), złomu żelaznego — 25.124 ton (14.278 ton), tytoniu — 334 ton (275 ton), przetworów chemicznych — 278 ton (201 ton), oraz napoi alkoholowych i innych — 166 ton (93 ton).

Do pozycyj importu zamorskiego, które obniżyły się w porównaniu z ub. mies. marcem r. b. należą: ryż surowy — 7.767 ton (7.927 ton), owoce świeże — 7.341 ton (7.456 ton), owoce suszone — 370 ton (519 ton), orzechy i migdały — 25 ton (96 ton), kawa — 851 ton (927 ton). herbata — 104 ton (138 ton). korzenie — 74 ton (112 ton), nasiona oleiste — 4.368 ton (4.508 ton), nasiona różne — 106 ton (479 ton), żywica — 746 ton (762 ton). śledzie świeże — brak (1.179 ton), śledzie solone — 392 ton (1.408 ton), oleje — 166 ton (179 ton). tłuszcze zwierzęce surowe — 1.070 ton (1.304 ton), tran — 167 ton (331 ton), siarka — 65 ton (239 ton), farby — 20 ton (44 ton), garbniki — 1.301 ton (1.784 ton), fosforyty — 10.565 ton (10.898 ton), żużle Thomasa — 7.200 ton (8.900 ton), bawełna — 4.986 ton (9.620 ton), odpadki bawełny — 77 ton (122 ton), przędza bawełniana — 108 ton (176 ton), len, konopie, sizal i inne włókna roślinne — 20 ton (209 ton), juta — 577 ton (1.190 ton), kauczuk — 539 ton (749 ton). wyroby gumowe — 80 ton (124 ton). celuloza — 366 ton (947 ton), żelazo surowe — 279 ton (459 ton), miedź — 505 ton (2.114 ton). maszyny. aparaty i części — 384. ton

(660 ton) oraz części wagonów i lokomotyw — 360 ton (670 ton). Niewielkie wahania in plus daje import ryżu surowego, którego sezonowy przywóz rozpoczął się w marcu r. b. Spadek przywozu śledzi jest zjawiskiem wybitnie sezonowem. Pewne obawy budzić natomiast musi poważny ok. 50%-owy spadek przywozu bawełny surowej, tembardziej, że spadek ten łączy się z całym szeregiem innych surowców włókienniczych, jak len, konopie, sizal, oraz juta. Ostatni z tych surowców, juta, poczyna być coraz bardziej wypierany przez len krajowy. Świadczą o tem ostatnio poważne zamówienia cukrowni na worki lniane wzamian ongiś używanych jutowych. W grupie metali zwraca uwagę poważny przeszło 75%-owy spadek przywozu miedzi.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu kwietniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie.

IMPORT (tony)

	kwiecień 1936	kwiecień 1935
Ryż surowy	7.767	9.970
owoce świeże	7.341	2.439
owoce suszone	370	288
konserwy owocowe	4	8
orzechy i migdały	25	19
kawa	851	204
kakao	630	887
herbata	104	57
korzenie	74	68
nasiona oleiste	4.368	4.459
nasiona różne	106	117
rośliny i materjały roślinne	69	37
żywica	746	663
śledzie świeże	—	33
śledzie solone	392	468
rudy różne i wypałki pirytowe	2.789	13.393
piryty	3.703	2.001
oleje	166	104
smoła i smary	95	37
asfalt	—	2
tłuszcze i oleje roślinne	987	298
tłuszcze zwierzęce sur.	1.070	792
tran	167	71
napoje alkoholowe i inne	166	90
tytoń	334	298
siarka	65	492
przetwory chemiczne	278	255
farby	20	48
garbniki	1.301	187
fosforyty	10.565	4.410
żużle Thomasa	7.200	1.400
skóry	2.302	3.035
wełna	3.959	2.290
odpadki wełny	64	114
przędza wełniana	16	21
bawełna	4.986	8.131
odpadki bawełny	77	25
przędza bawełniana	168	92
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	20	131
juta	577	1.110
szmaty	831	880
kauczuk	539	374
wyroby gumowe	80	42
papier	1.337	2.159
papa, tektura	24	117
celuloza	366	319
żelazo surowe	279	196
metale różne	134	82
złom żelazny	25.124	33.190
miedź	505	1.053
cyna	91	43
cynk	23	32
wyroby żelazne i metalowe	400	480
maszyny, aparaty i części	384	224
części wag. i lokom.	360	651
samochody, motocykle i inne	149	108
różne	2.679	1.903
Razem	97.167	100.398

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (498.867,6 ton) wykazuje nieznaczny 2,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem r. b. (487.666,5 ton) oraz również nieznaczny 0,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1935 r. (494.172,7 ton). Wzrost ten spowodowany został wywozem węgla eksportowego — 380.553 ton (376.963 ton), drzewa tartego — 18.340 ton (16.090 ton) oraz bali i słupów — 4.118 ton (1.214 ton). Poza temi najpoważniejszemi pozycjami wzrost wykazały pozycje: mąka ryżowa i pastewna — 432 ton (240 ton), słód — 2.312 ton (2.232 ton), szynki i inne peklowane — 63 ton (33 ton), bekony — 1.782 ton (1.545 ton), jaja — 2.220 ton (1.058 ton), oleje, parafina i smoła — 5.552 ton (7 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 566 ton (507 ton), przetwory mięsne — 1.208 ton (913 ton), cukier — 7.599 ton (2.893 ton), soda — 600 ton (253 ton), biel cynkowa — 323 ton (233 ton), siarczan amonu — 3.150 ton (188 ton), dykty i forniery — 969 ton (916 ton), meble gięte — 411 ton (378 ton), papa, tektura — 228 ton (148 ton), celuloza — 1.879 ton (1.300 ton), żelazo surowe — 696 ton (646 ton), żelazo handlowe — 4.593 ton (4.477 ton), cynk — 594 ton (294 ton), oraz blacha cynkowa — 594 ton (294 ton).

Poważne obawy budzić musi nadal b. nieznaczny wzrost eksportu węgla w mies. sprawozdawczym, wykazujący się w zaledwie skromnym ładunku jednorazowym węgla (3.590 ton). Sytuacja na rynkach eksportowych węgla, a specjalnie na rynku włoskim nadal przedstawia się niepomyślnie. Rynek prywat-

ny włoski jest nadal zamknięty dla węgla polskiego. Dotychczasowe ładunki węgla są przeznaczone wyłącznie dla kolei włoskich i są wykonywane na poczet dawnych umów kompensacyjnych. Na rynkach skandynawskim i jugosłowiańskim konkurencja węgla niemieckiego nadal pozostaje silna. Po poważnym spadku, jaki miał w mies. marcu r. b. miesiąc sprawozdawczy wykazuje niespełna 20-krotny wzrost eksportu siarczanu amonu. Z produktów hodowlanych dała się zaobserwować poprawa w wysyłce bekonów, szynek i jaj. Jedynie masło wykazało tu spadek. Niemalże trzykrotny wzrost eksportu cukru w miesiącu sprawozdawczym nie zmieni w niczem złej konjunktury w wysyłce tego artykułu. W okresie 4-ch pierwszych miesięcy bieżącego roku (styczeń — kwiecień r. b.) wywieziono przez port gdyński 15.863 ton, podczas, gdy w tym samym okresie czasu roku ubiegłego 32.624 ton cukru. Z pozycyj eksportu, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem r. b. należą tu: drób i ptactwo bite — 90 ton (125 ton), już wspomniane masło — 283 ton (320 ton), cement — 283 ton (320 ton). węgiel bunkrowy — 27.599 ton (30.800 ton), koks — 17.363 ton (21.796 ton), makuchy — 1.549 ton (2.330 ton), otręby — 50 ton (254 ton), karbid — 166 ton (194 ton), papier — 595 ton (700 ton), wyroby żelazne i metalowe — 1.318 ton (2.156 ton), oraz rury żelazne i żeliwne — 1.111 ton (2.595 ton).

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu kwietniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	kwiecień 1936	kwiecień 1935
strączkowe	44	—
mąka ryżowa	207	—
mąka	15	125
mąka pastewna	225	552
ryż	75	—
słód	2.312	3.009
owoce świeże	60	1.327
konserwy owocowe	1	1
nasiona i rośliny	10	21
szynki i inne peklowane	63	323
bekony	1.782	1.555
drób i ptactwo bite	90	45
jaja	2.220	1.436
masło	283	—
cement	1.837	1.634
węgiel eksportowy	380.553	388.458
węgiel bunkrowy	27.599	26.503
koks	17.363	18.432
oleje i parafina	5.552	2
tłuszcze zwierzęce surowe	566	181
przetwory mięsne	1.208	300
cukier	7.599	5.391
napoje alkoholowe	6	1
spirytus	—	85
makuchy	1.549	1.613
otręby	50	—
soda	600	519
salmiak	57	—
karbid	166	265
farby	—	20
biel cynkowa	323	139
sól potasowa	—	1.032
saletra	3	20
nawozy azotowe (siarczan amonu)	3.150	—
skóry	93	64
tkaniny	487	487
bawełna i odpadki	112	108
bale i słupy	4.118	2.957
drzewo tarte	18.340	12.722
wyroby z drzewa	307	274
klepki	—	89
dykty i forniery	969	1.075
meble gięte	411	393
wyroby koszykowe	57	15
papier	595	811
papa, tektura	228	571
celuloza	1.878	588
żelazo surowe	696	—
żelazo handlowe	4.593	2.037
metale różne	23	827
wyroby żelazne i metalowe	1.318	2.945
szyny kolejowe	53	2.251
rury żelazne i żeliwne	1.111	597
cynk	1.304	946
blacha cynkowa	594	326
różne	6.012	10.901
Razem	498.868	494.173

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost jedynie ilości statków na przyjściu i wyjściu. Pojemność statków tak na przyjściu, jak i na wyjściu wykazuje spadek w porównaniu z ub. miesiącem marcem r. b. Przyszło bowiem 387 statków (373) o pojemności 360.252 n. r. t. (389.237 n. r. t.), wyszło zaś 390 statków (360) o pojemności 371.251 n. r. t. (371.654 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Dania — 3, Stany Ziedn. Am. P. — 4, Anglja — 5, Niemcy — 6, Włochy — 7, Norwegja — 8. Finlandja — 9, Grecja — 10, Z. S. R. R. — 11. Estonja — 12, Holandja — 13, Łotwa — 14 itd., wykazując korzystne przesunięcie się Stanów Ziedn. Am. P. z 8-go m. (w marcu), co spowodowało przesunięcie się wszystkich bander począwszy od Anglji o jedno miejsce wstecz.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu r. b. wyniósł 930,9 n. r. t. (1.043.5 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 53 (41).

Średni postój statków w porcie wyniósł 46,2 godzin (45,8 godzin).

Ruch statków w miesiącu kwietniu r. b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
Polska	49	44.740	53	47.390
Anglja	19	32.125	18	31.180
Danja	50	30.222	59	38.445
Estonja	10	4.423	11	4.671
Finlandja	13	15.203	13	16.544
Grecja	6	14.145	6	14.410
Holandja	7	4.380	6	4.446
Litwa	1	507	—	—
Łotwa	4	4.200	2	3.202
Niemcy	53	32.177	51	30.900
Norwegja	22	16.910	22	16.673
Panama	1	437	1	437
Stany Zjedn. A. P.	11	35.099	10	31.998
Szwecja	125	85.679	118	81.446
Włochy	9	27.375	11	35.378
Z. S. R. R.	7	12.630	9	14.131
Razem	387	360.252	390	371.251

Ruch pasażerów wykazuje pewne ożywienie jedynie na wyjściu, na przyjściu natomiast — spadek. Przyjechało bowiem 193 osoby (282), w tem: z Anglji — 29 osób, Belgji — 11, Brazylji — 69, Danji — 35, Finlandji — 8, Holandji — 3, Litwy — 2, Niemiec — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 3, oraz ze Szwecji — 32. Wyjechało zaś pasażerów ogółem 1.443 osoby (1.105), w tem: do Anglji — 444 osób, Brazylji — 745, Francji — 243, Stanów Zjedn. Am. P. — 3, Szwecji — 3, oraz via W. M. Gdańsk — 5.

Poważną rolę w kierowaniu ożywionym ruchem emigracyjnym do Ameryki Południowej ma przedewszystkiem polska linja regularna, zainicjowana przez s/s „Pułaskiego".

NOWY TRANSATLANTYK POLSKI „BATORY".

W dniu 11 maja przybył do portu gdyńskiego nowy transatlantyk polski „Batory", należący do towarzystwa Okrętowego „Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.".

Motorowiec „Batory" jest statkiem siostrzanym drugiego motorowca tego samego towarzystwa „Piłsudski", który odpłynął w swą pierwszą podróż do Ameryki Północnej w dniu 15 września zeszłego roku, t. zn. dokładnie przed 8 miesiącami.

Nowy motorowiec wybudowany został przez tą samą stocznię włoską w Montfalcone i nie różni się w swej budowie od motorowca „Piłsudski". Wymiary jego są: długości 160,4 metr; szerokość 22,09 metr; zanurzenie wynosi 7,5 metrów: wyporność 15.000 ton, pojemność brutto 14.400 ton.

Urządzenia wewnętrzne i pomieszczenia dla pasażerów są prawie identyczne co i na motorowcu „Piłsudski". Posiada on klasę turystyczną oraz klasę trzecią. Oba nowe motorowce Polsce zapewniają najszybsze połączenie Bałtyku z Ameryką Północną i należą do najbardziej nowocześnie urządzonych transatlantyków tej klasy.

Wejście na linję motorowca „Batory" wzmaga częstotliwość połączeń Gdyni ze Stanami Zjednoczonemi, co tak dla ruchu pasażerskiego jak transportu towarów ma doniosłe znaczenie. Po uroczystem dokonaniu poświęcenia motorowca „Batory" w dniu 17 maja, odpłynie on w swą pierwszą podróż do Ameryki w dniu następnym t. j. 18-go maja.

NOWA LINJA REGULARNA W GDYNI.

W Urzędzie Morskim w Gdyni firma maklerska Rothert i Kiłaczycki zgłosiła nową linję regularną estońskiego towarzystwa okrętowego A/S Tallinna Laevanhisus, utrzymującą regularne połączenie w odstępach 14-dniowych między portami Gdynią, Gdańskiem, Antwerpją, Rotterdamem i Tallinnem. Na linji tej kursować będą statki „Järvaman" i „Kodumaa".

NOWY PUBLICZNY SKŁAD CELNY W GDYNI.

Ostatnio Ministerstwo Skarbu udzieliło firmie „Społem" w Gdyni koncesji na prowadzenie publicznego składu celnego w nowozbudowanych magazynach w porcie.

Pomino nazwy „publiczny", skład w pierwszym rzędzie będzie służył na potrzeby „Społem", a dopiero w miarę wolnego miejsca, będzie przyjmował towary innych firm.

Uzyskanie przez „Społem" koncesji na skład celny, jest nowem uzupełnieniem jej działalności i jej dalszym krokiem w rozwoju pracy w porcie.

KONFERENCJA W SPRAWIE WAGONÓW ZBIOROWYCH.

Dnia 8 maja br. odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, zarządów portów Gdyni i Gdańska, delegata Przedstawicielstwa Kolei oraz Portów Polskich w Pradze oraz zainteresowanych sfer gospodarczych obydwu portów, na którem omawiana została sprawa udogodnień przy ruchu bezpośrednich wagonów zbiorowych między portami polskiego obszaru celnego a Czechosłowacją.

Konferencja ta dała sposobność wypowiedzenia się w tej sprawie przez wszystkie czynniki zainteresowane. Uregulowanie tego zagadnienia może mieć w przyszłości poważne znaczenie dla rozwoju ruchu tranzytowego przez porty polskiego obszaru celnego.



FRANCJA TRAKTUJE NABYCIE STATKÓW ZAGRANICĄ JAKO ATUT W PERTRAKTACJACH HANDLOWYCH.

Import statków budowanych na stoczniach zagranicznych, do Francji w latach 1930 - 1934 miał wartość: dla dostaw angielskich 215 mil. franków dla niemieckich 295 Belgji 23 mil. franków.

Import ten odbywał się bez ograniczenia i bez cła, w związku z czem nie został on wcale uchwycony w negocjacjach z krajami, które je wybudowały. Dekret z 3. IV. br. zmienia ten stan rzeczy. Określa on, że statki stalowe o pojemności brutto ponad 100 ton, poniżej 5 lat wieku, mogą być przywożone tylko za specjalnem zezwoleniem przywozu, wydawanem przez ministerstwo przemysłu i handlu za zgodą ministrów spraw zagranicznych i marynarki handlowej.

Dekret ten nie zamierza wyznaczyć limitu importu okrętów z poszczególnych krajów, ani ograniczyć ten import, lecz tylko wykorzystać go, jako nowy element w negocjacjach handlowych, przez zbadanie każdego poszczególnego wypadku kupna statku zagranicą.

ROZBUDOWA BUŁGARSKICH PORTÓW NA MORZU I NA DUNAJU.

Celem poparcia obrotów handlowych i ruchu okrętowego portów rząd bułgarski przyspiesza obecnie budowę 400 metrów nowych nabrzeży w porcie Warny, gdzie również staną 4 nowe krany elektryczne i cztery takież elewatory dla węgla. Most obrotowy stanie w miejsce obecnie istniejącego mostu na kanale, łączącym morze z jeziorem warneńskiem, ażeby umożliwić dostęp dla statków morskich do projektowanej wolnej strefy i dla rozszerzenia w miarę potrzeby samego portu morskiego.

W porcie Burgas budowa nowego portu zachodniego zostanie zakończona w tym roku i powstać ma chłodnia dla produktów rybołówstwa morskiego.

Port Carevo (Vassilliko) ma być zbudowany i otwarty w bieżącym roku.

Na Dunaju ma być rozszerzony wewnętrzny port w Ruszczuku, który ma być przystosowany do funkcjonowania trajektu, łączącego koleje bułgarskie z siecią kolejową rumuńską. Pozatem ten port wewnętrzny ma być przystosowany do przeładunku towarów i do urządzania projektowanego w tem miejscu wolnego portu.

USIŁOWANIA FINLANDJI W KIERUNKU POLEPSZANIA NAWIGACJI W ZIMIE.

Usiłowania Finlandji przedłużyć jaknajdalej nawigację do swych portów w pierwszej połowie zimy i otwierać żeglugę jaknajwcześniej ku końcowi zimy ukoronowane zostały w ostatniem dziesięcioleciu powodzeniem, i to jak na otwartych dojazdach, tak na wodach szkerowych, gdzie nierzadko lód bywa grubszy ale zato niema ruchów kry i wyłamane w lodzie kanały zachowują swą szerokość i pozycję.

W pierwszych latach niepodległego swego bytu Finlandja zbudowała zagranicą potężny łamacz lodu „Jääkarhu", który przyczynił się znakomicie do sukcesu fińskiej służby łamania lodu. Od czasu zaprowadzenia tego łamacza nawet mający przed sobą duże pole dryfujących lodów i prócz tego mający jeszcze długi dojazd w grubym szkerowym lodzie Helsingfors jest zamknięty dla nawigacji zaledwie przez 2 — 3 tygodnie, lub nawet mniej, nie licząc oczywiście ostrych zim, z których jedna przypada na 5 — 8 lat.

Poważna awarja, której doznał w ciągu swej pracy „Jääkarhu" wykazała dobitnie, że unieruchomienie tego łamacza może być klęską dla fińskiego zimowego handlu importowego i eksportowego. Tymczasem w walce z zamieraniem nawigacji na początku zimy i w usiłowaniach jej jaknajwcześniejszego otwarcia z jej końcem Finlandja ma dwa rejony; przylądek Hangöudd jest działem tych frontów — fińskiego i botnickiego, których warunki lodowe dla żeglugi pogarszają się tembardziej, im dalej się jest od tego przylądka.

Na Zatoce Fińskiej, Hangö przy samym przylądku uchodzi za niezamarzający port całej Finlandji, przegradzany jedynie krą mniej lub więcej zwartą, za nim Helsinki, które w opinji fińskiej muszą być otwarte przez całą zimę, dalej Kotka, duży port eksportowy dla drzewa i Wiborg - Trangsund, mający niemniejsze znaczenie, których wczesne otwarcie sztuczne na wiosnę, możliwe dzięki istnieniu dojazdu szkerowego, wysoce jest pożądane ze względu na ogólną ekonomikę państwa.

Na brzegu zatoki Botnickiej leżą również ważne porty — Abo-Turku, o dojeździe szkerowym, wyprowadzającym na wody nawet mniej zatarasowane krą aniżeli wody przed Hangö. W nieco ostrzejsze zimy dojazd tego portu wymaga jednakże stałej pracy silnego łamacza, podczas gdy jest on równocześnie potrzebny dla Helsinek. — Równocześnie pomocy potrzebują porty południowej Botniki Mäntyluoto i Raumo, dla których Finlandja również usiłuje zaprowadzić jaknajmniejszą przerwę nawigacji.

Stąd plan budowy dwóch nowych silnych lodołamaczy, z których jeden, większy, przeznacza się dla zatoki Fińskiej, drugi nieco mniejszy, dla szker prowadzących do Abo i portów zatoki Botnickiej. Ten ostatni prawdopodobnie służyć również będzie jako statek macierzysty dla łodzi podwodnych, co zwiększy koszt jego budowy o 5 - 6 mil. marek fińskich.

Oba łamacze lodu mają być budowane w Finlandji, w przeciwieństwie do pięciu istniejących, które były budowane przeważnie w Anglji i Holandji. Specjalna komisja określiła koszty budowy projektowanych łamaczy lodu na 38,5 mil. finnmarek dla większego i 31 mil. finnmarek dla mniejszego. Szerokość pierwszego — 16,5 m. przy długości 71 metrów, drugiego — 14 m. przy długości 58 metrów. Podczas gdy mniejszy będzie miał moc maszyn 4.000 KM., większy będzie miał siłownię główną o mocy 7.000 KM.

Wzmocnienie flotyli fińskich łamaczy lodu będzie miało dla Finlandji duże ekonomiczne znaczenie. Istniejąca flotyla złożona z pięciu lodołamaczy liczy statki również stare. Łamacz „Sampo" nawet był budowany jeszcze w ubiegłem stuleciu.

Dla zimowej żeglugi linjowej do portów fińskich, do których przecież zalicza się również jedna polska linja oraz parę linij innych, łączących Gdynię i Gdańsk z portami Finlandji, wzmocnienie służby łamania lodu i przeprowadzania statków na wodach Finlandji będzie czynnikiem zwiększenia bezpieczeństwa i regularności ruchu. Przyczyni się ono też do zwiększenia całorocznej wymiany towarowej pomiędzy Polską a Finlandją.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

UDZIELANIE POZWOLEŃ NA PRZYWÓZ TOWARÓW OBJĘTYCH ZAKAZAMI PRZYWOZU.

W związku z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 5 bm. w sprawie zakazu przywozu towarów, ukazało się w Nr. 36 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 8 maja rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu o warunkach udzielania pozwoleń na prawo przywozu towarów, objętych zakazami przywozu.

1) Wydanie pozwolenia na przywóz z krajów, które ograniczają lub utrudniają przekazywanie należności pieniężnych do polskiego obszaru celnego, może być uzależnione od uiszczenia lub zabezpieczenia tych należności.

2) Pozwolenie na przywóz wydaje się na oznaczony okres czasu. Termin ważności pozwolenia jest dochowany, jeżeli towar zostaje zgłoszony do odprawy celnej ostatecznej przywozowej przed upływem terminu ważności pozwolenia. W poszczególnych przypadkach Ministerstwo Przemysłu i Handlu może zezwolić, aby termin ważności zezwolenia uważać za dochowany również wtedy, gdy towar zostaje zgłoszony do odprawy na skład celny przed upływem terminu ważności pozwolenia.

Towar zgłoszony do odprawy celnej, na który wydano pozwolenie przywozu, powinien odpowiadać co do rodzaju, towarowi wymienionemu w pozwoleniu.

3) Kraj pochodzenia towarów, powinien odpowiadać nazwie kraju, wymienionej w pozwoleniu, a kierunek, droga i sposób przewozu towaru, powinny być zgodne z zastrzeżeniem, jeżeli takie zastrzeżenie jest umieszczone w pozwoleniu.

Świadectwa, stwierdzające pochodzenie towaru, powinny być przedstawiane w przypadkach, gdy pozwolenie albo osobny przepis tego wymaga. Świadectwa takie powinny być wystawiane w kraju pochodzenia towaru i mogą być wydawane przez Urzędy Celne, Izby Przemysłowo-Handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Dla towarów, pochodzących z kolonij, świadectwa pochodzenia mogą wystawiać wyżej wymienione instytucje krajów macierzystych, za wyjątkiem Urzędów Celnych, nawet wtedy, jeśli towar nie przechodzi przez kraj macierzysty.

Jeżeli w warunkach pozwolenia przywozu nie zastrzeżono inaczej, to w przypadku przywozu towarów nie bezpośrednio z kraju pochodzenia, lecz za pośrednictwem kraju innego, świadectwa pochodzenia mogą być również wystawiane w tym innym kraju, przez Izby Przemysłowo-Handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Wyżej wymienione świadectwa pochodzenia, o ile są wystawione przez Izby Przemysłowo-Handlowe lub inne instytucje gospodar-

cze, powinny być wizowane przez właściwe Konsulaty Polskie.

Dla towarów, pochodzących z krajów pozaeuropejskich, które nadejdą do polskiego obszaru celnego drogą morską, za bezpośrednim dokumentem przewozowym i bez przeładunku, mogą być wystawiane świadectwa pochodzenia przez krajową Izbę Przemysłowo-Handlową, mającą swą siedzibę w porcie polskiego obszaru celnego, do którego towary nadeszły.

4) Jeżeli zastrzeżenie w pozwoleniu zawiera obowiązek przedstawienia innych dokumentów. dokumenty te powinny być przedstawione przy odprawie celnej.

5) Oznaczoną w pozwoleniu przywozu wagę towarów przyjmuje się według takiej podstawy, jaka jest ustalona w taryfie celnej dla danego towaru do wymiaru cła.

6) Pozwolenie przywozu jest imienne i nie może być odstąpione innej osobie. Jeżeli świadectwo pochodzenia oraz dokumenty handlowe lub przewozowe są wystawione na inne osoby, niż wymienione w pozwoleniu przywozu, nie stanowi to przeszkody do zastosowania pozwolenia przy odprawie celnej towaru.

7) Od wydawanych pozwoleń na prawo przywozu z zagranicy towarów, objętych zakazem przywozu, pobierana będzie osobna opłata manipulacyjna. Wysokość jej ustalona zostaje w procentowym stosunku do wartości krajowej towarów, i waha się od 0,1 proc. do 1 proc. Stawka 0,1 proc. pobierana będzie od pozwoleń, wydawanych instytucjom o charakterze dobroczynnym. Rozporządzenie wymienia następnie szereg towarów, podlegających cłu, według wymienionych pozycyj i punktów taryfy celnej przywozowej, od których pobierana będzie przy wydawaniu pozwoleń opłata w wysokości 0,5 proc. wartości krajowej towarów. Od wszystkich innych pozwoleń na przywóz towarów pobierana będzie opłata w wysokości 1 proc. wartości krajowej towarów. Wartość krajową towarów określa Minister Przemysłu i Handlu.

8) Rozporządzenie wymienia następnie szereg przypadków, kiedy pozwolenia wolne są od osobnej opłaty manipulacyjnej:

a) pozwolenia na przywóz, wydawane zakładom naukowym oraz zakładom i instytucjom państwowym, z wyłączeniem jednak skomercjalizowanych przedsiębiorstw państwowych, wydzielonych z administracji państwowej,

b) pozwolenia na przywóz z zagranicy drobnych przesyłek o wadze 5 kg, zawierających przedmioty nieprzeznaczone na handel,

c) pozwolenia na przywóz z zagranicy przesyłek, zawierających przedmioty nieprzeznaczone na handel, o ile petent może się wykazać świadectwem ubóstwa,

d) pozwolenia na przywóz towarów, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła, przewidziane w wydawanych rozporządzeniach na podstawie art. 33 ust. 1 lit. a Prawa Celnego.

Pozatem rozporządzenie zwalnia od opłat pozwolenia na przywóz towarów, podlegających cłu według wymienionego szeregu pozycyj taryfy przywozowej.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 13 maja br.

PRZEŁADUNEK MASŁA W GDYNI I JEGO CHŁODZENIE.

Nadchodzący okres wymaga przedsięwzięcia wzorem ubiegłego roku roku środków, zmierzających do zapewnienia właściwego schładzania masła przed załadowaniem na statek i w czasie transportu morskiego.

W związku z powyższem Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu ustaliło, że, poczynając od dnia 20. V. 1936 r. aż do odwołania, transporty masła, skierowywane na eksport przez port gdyński, powinny nadchodzić do Gdyni najpóźniej do godz. 24-tej w poniedziałki każdego tygodnia, gdzie będą przed załadowaniem do luk chłodniczych na statku skierowywane do komór chłodniczych chłodni gdyńskiej celem schłodzenia (w ciągu najmniej 48 godzin) przed bezpośredniem załadowaniem na statek.

Za wszelkie czynności, związane z przeładunkiem i schłodzeniem masła, poczynając od czwartku każdego tygodnia, chłodnia portowa w Gdyni będzie pobierała zł 13,— od tony masła brutto (0,75 zł od beczki) analogicznie, jak to miało miejsce w roku ubiegłym.

Transporty masła zaawizowane do chłodni przez władze kolejowe po godz. 18 w poniedziałki każdego tygodnia będą musiały pozostać do załadunku na statek dopiero w następnym tygodniu.

Od dopełnienia wyszczególnionych warunków zostaje uzależnione udzielanie pomocy finansowej przy wywozie masła. Jednocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwraca uwagę na konieczność wydania przez firmy eksportujące masło wiążących dyspozycyj firmom spedycyjnym, by załadunek masła z chłodni na statek odbywał się wtedy, gdy dany transport masła przebywał w chłodni conajmniej 48 godzin.

Stwierdzenie przez organy nadkontroli masła w Gdyni, że warunek ten nie jest przestrzegany, pociągnie za sobą cofnięcie świadczeń na rzecz firmy wysyłającej.

NORMY JAKOŚCIOWE DLA OGÓRKÓW KONSERWOWYCH.

Zgodnie z kolejnością ustalonych prac standaryzacyjnych, Związek Izb Przemysłowo - Handlowych wydał pracę dydaktyczną p. t. „Wymagania jakościowe dla ogórków konserwowych" Dra Damazego J. Tilgnera.

Praca powyższa ma za zadanie ułatwienie sferom przemysłowym zakupu surowca przeznaczonego na przerób, a producentom ma ona wyjaśnić, jakim warunkom winien odpowiadać surowiec.

Praca rozpatruje w wyczerpujący sposób problem surowca, jakość, długość i sortyment ogórków, wpływ sortymentu ogórków na cenę konserw, odmiany ogórków, produkcję materjału nasiennego, jedrność ogórków, wpływ nawożenia, jakoteż skład chemiczny ogórków, choroby, opłacalność uprawy ogórków i ustalenie ceny. Specjalnie troskliwie wybrane liczne ilustracje dydaktyczne winny okazać się dużą pomocą dla zainteresowanych, a streszczenie angielskie przeznaczone jest dla zagranicznych sfer fachowych.

Wzmiankowana praca ukazała się w Roczniku Nauk Rolniczych i Leśnych. Odbitka tej pracy w formie broszury zamówiona została przez Związek Izb, które sprzedawane są po zł 1,— za egzemplarz.

WYZNACZENIE KONTYGENTÓW PRZYWOZOWYCH DLA NORWEGJI I SZWECJI.

Uruchomione zostały kontyngenty na przywóz towarów z Norwegji na maj i czerwiec br. i to na artykuły z 23 pozycyj taryfy celnej.

O ile chodzi o artykuły spożywcze, to lista kontyngentów obejmuje następujące towary: śledzie świeże, ryby świeże morskie, homary świeże, ser, masło kakaowe, buljon w kostkach, klepfisze i stokfisze, konserwy rybne oraz konserwy z krabów i krewetek.

Dla Szwecji uruchomione zostały kontyngenty przywozowe w tej samej wysokości co na miesiąc marzec — kwiecień.

ORGANIZACJA ZBYTU SKÓR FUTRZANYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

W sprawie organizacji zbytu polskich skór futrzanych należy zaznaczyć, że dostają się one na rynek amerykański przez cały szereg firm importowych, większych i mniejszych. mających siedziby głównie w New Yorku. Część firm amerykańskich wykonuje zakupy towaru naszego przez swoich agentów, przebywających stale w Europie — w Lipsku, Paryżu i Londynie, niektórzy zaś kupcy wysyłają w tym celu do Polski swoich przedstawicieli, którzy skupują towar na miejscu. Ponadto, jak stwierdzają importerzy, znaczne ilości naszych skór futrzanych nadchodzą do U. S. A. drogą pośrednią, przyczem wówczas towar ten, zanim dostanie się do właściwych importerów, przechodzi kolejno przez ręce kilku pośredników, którzy zarabiają na tem znaczne komisowe. Stan ten winien ulec stanowczej zmianie przez bezpośrednie skierowywanie towaru do poważnych importerów w St. Zjedn., na czem oczywiście zyskaliby finansowo nasi eksporterzy.

Niezależnie od dostaw już przeprowadzanych, przy nawiązywaniu kontaktu przez eksporterów polskich z odbiorcami amerykańskimi. należałoby uwzględniać firmy poważne, które są w stanie rozwinąć odpowiednią reklamę dla towaru polskiego i zapewnić mu stały odbiór na rynku amerykańskim. W ten sposób możnaby stopniowo usunąć wszelkie niedociągnięcia ze strony polskich eksporterów oraz dostosować nasz towar do standardów amerykańskich.

Dotychczas bowiem poważniejsi amerykańscy importerzy uskarżają się na szereg niedociągnięć ze strony niektórych polskich eksporterów przy wysyłce towaru do Stanów Zjednoczonych. W dużym stopniu jest to wynikiem małego wyrobienia kupieckiego w tej branży, a tem samem nieznajomości amerykańskiego rynku futrzanego i jego wymagań. Przedewszystkiem stwierdzają importerzy, iż nasi kupcy są nieostrożni w doborze skór eksportowanych. Ponadto wysyłają je często w stanie wilgotnym, niezupełnie wysuszonym przed pakowaniem, wobec czego po nadejściu towaru do New Yorku waga ich jest znacznie mniejsza, aniżeli wskazują dokumenty przewozowe. W czasie transportu skórki takie ulegają po największej części kurczeniu się i częściowemu zepsuciu, czego następstwem są plamy i uszkodzenia włosia. Tego rodzaju nadużycia ze strony niektórych naszych eksporterów obniżają poważnie wartość towaru polskiego na rynku Stanów Zjedn. mimo dobrego gatunku towaru. Ponadto zdarzają się wypadki, iż kupcy polscy nadsyłają towar już po sezonie, uniemożliwiając w ten sposób importerom uzyskanie wyższych cen za towar.

Oferowanie towaru polskiego w partjach mniejszych, jak to przeważnie ma miejsce, nie pozwala na zainteresowanie nim poważniejszych importerów, sprowadzających skóry tylko w ilościach większych, co najmniej po paręset skór w każdym transporcie. Sprawa ta pozostaje w ścisłym związku z tem, że skupem skórek futrzanych w Polsce zajmują się przeważnie kupcy drobni, którzy nie znają należytego sortowania i klasyfikacji tych towarów według standardów amerykańskich.

Z tych to względów poważni amerykańscy kupcy, nie posiadając żadnej gwarancji co do jakości towaru, zazwyczaj obawiają się płacić za towar zgóry, czego przeważnie żądają nasi eksporterzy. Fakt ten utrudnia do pewnego stopnia lepsze wprowadzenie polskiego towaru na rynku Stanów Zjedn.

Ponieważ rynek Stanów Zjednoczonych przedstawia duże możliwości dla eksportu naszych sur. skór futrzanych, zasadniczą kwestją jest należyte zorganizowanie zbytu, a co zatem idzie również skupu skór w kraju, następnie podniesienie jakości dostaw polskich oraz

bezpośrednie znacznie większe dostawy towaru wysoko - gatunkowego i należycie posortowanego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 KWIETNIA DO 7 MAJA 1936 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. W ostatnich dniach marca i początku kwietnia b. r. weszły w życie zmiany stawek celnych na następujące artykuły: tran, drut kolczasty, różne wyroby ogniotrwałe, portland-cement, wyroby ze szkła szlifowanego, (w tem także butelki, lampy etc.) oraz aparaty rentgenowskie i akcesorja do nich.

AUSTRJA. Nowela do taryfy celnej opracowywana od kilku miesięcy obejmie prawdopodobnie około 80 pozycyj i wprowadzi podwyżki cła głównie na chemikalja, wyroby drewniane, papierowe i druciane oraz na tkaniny kauczukowe.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Z dniem 1 ub. m. wzbroniony został wwóz wosku pszczelnego.

BUŁGARJA. W dn. 23.IV.36 została ogłoszona ustawa, regulująca import i eksport towarów zagranicznych na nowych podstawach. Nowa ustawa zastępuje dotychczasową z 4. VI. 1935 r. Zasadniczych zmian w systemie handlu zagranicznego nie wprowadza jednak.

Rozporządzenie z 23 ub. m. zwalnia od cła i innych opłat oleje, gumę etc. przeznaczone dla garażów państwowych oraz szpilki drewniane, igły stalowe i części maszyn — dla państwowej fabryki obuwia i umundurowania.

Na liście towarów bezcłowych zamieszczone zostały następujące artykuły: ekstrakt meltu, chlorek wapniowy, boraks, przędza jutowa, korek oraz parafina.

DANJA. Komisja dewizowa przyznała większość pozwoleń dewizowych importerom na czas od 1.V. — 31. VIII.36. Dawne pozwolenia zachowują moc obowiązującą do 18. VIII. 36. Nowe ważne są na przeciąg 8 miesięcy. Dla krajów, które nie mają umów specjalnych zostały przyznane ilości minimalne do czasu zawarcia odnośnych umów. W sytuacji tej jest również Polska obok Hiszpanji, Austrji i Czechosłowacji. Rokowania polsko - duńskie rozpoczynają się w niedługim czasie.

EGIPT. Dekret z 10 ub. m. zmienia stawki celne na słomę sorgo, towary bławatne, plusze i aksamit bawełniany (nieznaczne zmiany), dywany, samochody i części samochodowe akcesoryjne oraz maski gazowe.

ESTONJA. Dn. 1 czerwca wchodzi w życie ustawa o kontroli produkcji przywozu, sprzedaży nawozów sztucznych.

FRANCJA. Dn. 22 ub. m. ogłoszono zmiany t. z. wykazu generalnego, (do taryfy celnej) wśród których znajdują się dotyczące kajaków, papieru, (b. liczne) maszyn z częściami bakelitowemi i t.p.

Rozporządzenie z 1 b. m. wprowadza ograniczenia przywozu względem masy cellulozowej.

Ukazało się wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie części maszyn do szycia.

Dn. 22 ub. m. uległo zmianie cło na masę cellulozową oraz na papier gazetowy i niektóre wyroby z papieru ciętego (koperty, listowy papier).

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — GWADELUPA. Dekret francuski z dnia 21 ub. m. aprobował uchwałę Rady Generalnej Gwadelupy w sprawie zniesienia cła na żywe drzewa i krzewy.

MADAGASKAR. Nastąpiła zmiana cła na obrabiarki.

AFRYKA ZACHODNIA. 25 ub. m. ogłoszone zostało rozporządzenie francuskie aprobujące uchwałę Rady Administracyjnej Afryki Zachodniej w sprawie podwyżki cła na szereg artykułów między innemi na tłuszcze, farby, mydło i t.p.

GRECJA. W dniu 4 marca Rząd grecki wydał ustawę regulującą definitywnie kwestję zamrożeń Grecji w clearingu z Niemcami.

Rząd upoważnia Ministra Finansów do wykupienia od Banku Grecji należności greckich z tytułu eksportu do Niemiec w Deutsche Reichsbank wysokości 22 miljonów RM. po cenie kupna w/g kursu z dnia 20 lutego b. r. Tranzakcja ta zawarta zostanie w formie pożyczki zaciągniętej przez Państwo w Banku Grecji płatnej w przeciągu 15 lat przy stopie oprocentowania 3 proc. Należności z tytułu eksportu greckiego do Niemiec w Deutsche Reichsbank powstałe po 20 lutego b. r. zostaną zakupione również przez Ministerstwo Finansów za pośrednictwem Banku Grecji jednak bez oprocentowania i przeznaczone zostaną na popieranie eksportu.

Rząd grecki cofnął w odniesieniu do wymiany z Niemcami wydane w lutym restrykcje do czasu wyprzedaży tegorocznych zbiorów tytoniu.

Z dn. 1.VII.36 nastąpić ma zmiana dotychczasowych przepisów importowych w kierunku ograniczenia listy A (towary wolne do przywozu) i przeniesienia niektórych towarów na listę B. (obrót kompensacyjny).

Jelita zostały włączone na listę wwozową D. Wwóz ich jest możliwy jedynie za zezwoleniem.

HOLANDJA. Dekretem z dnia 23 b. m. skontyngentowany został wwóz do Holandji benzolu oraz produktów pochodnich służących do napędu motorów.

Okres bazowy — 1935 r. Okres skontyngentowania — trzymiesięczny: 1.IV. — 1.VII.36. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 100 proc. przeciętnego trzymiesięcznego przywozu wagowego netto z okresu bazowego.

INDJE BRYTYJSKIE. Rząd przedłożył Zgromadzeniu projekt zmian taryfy celnej dotyczący artykułów tekstylnych.

Dn. 8 ub. m. Rząd złożył projekt obniżki cła na sól.

INDJE HOLENDERSKIE. „Staatsblad" z 14.IV.36 zawiera ustawę, wchodzącą jednocześnie w życie i przewidującą możliwość stosowania zarządzeń retorsyjnych wobec krajów nieposiadających z Indjami Holend. traktatu handlowego bądź utrudniających przywóz towarów indoholenderskich. Na mocy ustawy import z krajów takich może być zakazany bądź obłożony specjalnemi cłami.

IRAK. 23 lutego b.r. zostało ogłoszone nowe rozporządzenie o opłatach pobieranych przy ocleniu.

IRLANDJA. Rozporządzenie z 17 ub. m. wprowadza podwyżkę cła na towary łokciowe z juty oraz na worki jutowe puste.

JUGOSŁAWJA. Zostało cofnięte obniżone cło na wagony towarowe.

Rada Ministrów uchwaliła zmianę stawek celnych stosowanych przy wwozie następujących artykułów: niektórych owoców oleistych i rzepaku talku, szczotek oraz nasion oleistych.

KANADA. Rząd kanadyjski przygotował projekt budżetu zawierający szereg zniżek celnych (na benzynę, maszyny rolnicze, narzędzia precyzyjne, maszyny drukarskie, sprzęt fotograficzny, samochody oraz złocone i niklowane wyroby) oraz jedną podwyżkę cła (na skórę rękawiczniczą).

MEKSYK. Z dniem 30 marca uległy zmianie stawki celne na różne rodzaje aparatów licznikowych oraz etykiety.

NIKARAGUA. W Nr. 51 „La Gaceta" ogłoszono nowe stawki przerachunkowe stosowane przy obliczaniu cła.

STANY ZJEDNOCZONE. Na podstawie umowy handlowej z Gwatemalą będą dopuszczone bez cła do wwozu do Stanów Zjednoczonych między innemi drewno szlachetne i skóry jelenie oraz obniżone będzie cło na miód.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie pyłu kauczukowego (haerd rubber dust) oraz termohygrometrów.

SZWAJCARJA. Ukazało się wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie magnezu i stopów tego metalu.

SZWECJA. Rząd złożył Parlamentowi projekty podwyżki cła na futra i wyroby kuśnierskie, niektóre chemikalja, pewne rodzaje konfekcji oraz na części pojazdów.

UNJA POŁUDN.-AFRYK. Istnieją projekty rozszerzenia listy artykułów, podpadających pod stawki taryfy maksymalnej, a jednocześnie wprowadzenia różnicy znacznie większej niż dotychczas między stawkami kolumny pośredniej i maksymalnej przez powiększenie wysokości stawek maksymalnych. Realizacja tych projektów dotknęłaby te kraje, które nie mają z Unją umów opartych na zasadzie kl. n. u.

Weszły w życie podwyżki cła na groszek, fasolę i soczewicę, alkohol propylowy, oleje roślinne, zwierzęce i rybne, łój, skórę oraz na skrzynki i komplety skrzynkowe. Obniżone zostały stawki celne na materjały wybuchowe, cegłę, niektóre pojazdy, herbatę, środki lecznicze, norymberszczyznę metalową, rowery, radjoaparaty, fonoaparaty, zegary, zabawki oraz na sprzęt sportowy.

WĘGRY. Z dn. 28. IV. 36 rozpoczęte zostały rozmowy o rozszerzenie węgiersko - brazylijskiego obrotu towarowego w drodze specjalnego układu.

WIELKA BRYTANJA. Cło na kapsle ołowiane uległo podwyżce z dn. 2. ub. m.

Z dn. 22 ub. m. uległo podwyższeniu cło na piwo składowe (odleżałe) oraz na herbatę. Dnia 24 ub. m. weszło w życie podwyższone cło na dwuchromian sodu i dwuchromian potasu.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Południowej Rodezji interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/11743/44/Ro.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski maszyn cukierniczych. P/11779/45/Ro.

Firma tuniska interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/9192/2/3R/Ro.

Na rynku mandżurskim istnieje zapotrzebowanie na galanterję skórzaną oraz krawaty, a przeważnie materjały krawatowe. P/11081/64/Sz.

W najbliższym czasie przyjedzie do Polski szef zakupów firmy amerykańskiej poszukującej biżuterji sztucznej oraz prawdziwej. P/11739/59/Sz.

Firma angielska skłonna jest zakupić w Polsce białą wiklinę do wyrobu koszyków. P/12301/49/Sz.

Rynek Indyj Brytyjskich i Cejlonu ma zapotrzebowanie na wyroby emaljowane, m. in. reflektory. P/11709/44/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH W SEZONIE UBIEGŁYM POZA „POOL'EM".

Istniejące, jak wiadomo, porozumienie grupy polsko — gdańskich importerów śledzi i angielskich eksporterów, utrudnia importerom w skład porozumienia nie wchodzącym bezpośredni zakup śledzi solonych w Anglji. Umowa porozumienia choć nie dotyczy cen ani źródeł zakupów zabrania jednak eksporterom angielskim do porozumienia należącym, oferowania śledzi komukolwiek z poza porozumienia. Na skutek tegoż porozumienia statki śledziowe, odchodzące z portów angielskich, o ile mają śledzie dla członków porozumienia, nie mogą zabierać i nie zabierają razem śledzi dla importerów do porozumienia nie należących.

Ponieważ na ładunek całookrętowy (od 1500/1 b. wzwyż) może pozwolić importer-

wielki, polscy importerzy pomniejsi zostali w praktyce odsunięci, z wielką dla nich szkodą, od bezpośredniego kontaktu z rynkiem angielskim.

Mogą wprawdzie śledzie zakupić, sprowadzenie jednakże może nastąpić drogą pośrednią, z przeładunkiem w Hamburgu lub Rotterdamie itp., co oczywiście, podraża koszty transportu i psuje kalkulację towaru.

Mimo istnienia tego „pool'u", w sezonie ubiegłym, obecnie już całkowicie zakończonym, „Społem" sprowadziło sobie bezpośrednio z portów angielskich 2 pełne statki śledzi: S/S „Minorca" — z Peterhead i S/S „Continental" — z Yarmouth. Te same statki przywiozły równocześnie i przypadkowo drobniejsze partje śledzi dla mniejszych importerów z poza porozumienia.

Jak będzie w nadchodzącym sezonie trudno przewidzieć w każdym bądź razie, jak widać z tego, istnieją drogi do zawierania tranzakcyj na rynku angielskim poza „pool'em".

KRONIKA.

— POLSKIE STATKI ROZPOCZĘŁY POŁÓW ŚLEDZI NA MORZU PÓŁNOCNEM. W dniu 8 maja odbyło się w Gdyni uroczyste pożegnanie pierwszej partji załogi marynarzy - rybaków, udającej się koleją do bazy flotylli śledziowej w Scheveningen w Holandji. Mszę świętą odprawiono w porcie rybackim w nowo wybudowanych pomieszczeniach, przeznaczonych przez Tow. Okręt. Połowów Dalekomorskich Mewę, na pierwsze w Polsce ognisko marynarzy-rybaków, zatrudnionych w połowach śledzi na Morzu Północnem. (Drugie takie ognisko zorganizowane poprzednio przez Mewę znajduje się w Scheveningen w Holandji.) Tego samego dnia partja rybaków w ilości 25 osób (w tem 4 motorzystów) wyjechała koleją do Holandji, aby zdążyć na wyjazd pierwszej partji statków.

Polska flota śledziowa mająca swą bazę operacyjną w Holandji i należąca do holenderskiego Związku armatorów śledziowych musi się również podporządkować zarządzeniom tego Związku. I tak pierwsza partja czterech statków śledziowych „Mewy" wyjechała na połowy z Scheveningen w dniu 11 maja. Zimujące w Gdyni trzy statki śledziowe wyjadą na połowy w dniu 22 maja. Pozostałe osiem statków wyjedzie na Morze Północne w najbliższym czasie. Pierwsze śledzie solone z polskich połowów spodziewane są w Gdyni w drugiej połowie czerwca br.

Załoga polska statków śledziowych przechodzi planowe przeszkolenie. W roku bieżącym od 15 marca do 4 maja ukończyło kursy motorowo - nawigacyjne w Państw. Szkole Morskiej w Gdyni 40 marynarzy-rybaków (15 na kursie nawigacyjnym i 25 na motorowym.) Z absolwentów tych wyjdą pierwsi kapitanowie polskich statków rybackich na Morzu Północnem. (Komun. Portu Rybackiego).

— POWODZENIE NIELICZNYCH STOISK RYB MORSKICH NA TARGACH POZNAŃSKICH. Na tegorocznych Targach Poznańskich tylko dwie wędzarnie gdyńskie pp. Józefa Konkola i Antoniego Budzisza miały niewielkie stoiska. Ryby wędzone i konserwy tych stoisk cieszyły się dużem powodzeniem i wędzarnie te otrzymały tyle zamówień, że pokryły organizację stoisk i zdobyły pracę częściową w martwym sezonie letnim.

Niewątpliwie w interesie pozostałych wędzarń jest czynienie systematycznych usiłowań zdobycia rynku wewnętrznego dla swej produkcji, zwłaszcza w sezonie późnej wiosny i lata.

— POGŁOSKI O ODRODZENIU MONOPOLU ŚLEDZI ISLANDZKICH. Utworzony w Islandji monopol sprzedaży śledzi solonych, t. zw. matjasów, po dwuletnim okresie istnienia będzie nadal i w tym roku utrzymany. Jeśli chodzi o sprzedaż tych śledzi na rynku polskim, to tak jak to było w roku ubiegłym (gdzie prawie że nie było tych śledzi wobec małych połowów) ma być zostawiony wolny handel, czyli każdy będzie je mógł zakupywać, i nie zanosi się na utworzenie monopolu sprzedaży na rynek polski. Zainteresowane sfery handlu śledziowego w Polsce doznają strat wskutek takiego monopolu sprzedaży na rynek polski.

— WSKAZÓWKI JAK NALEŻY OBCHODZIĆ SIĘ Z RYBĄ MROŻONĄ. Nieodpowiednie odtajanie ryby zamrożonej może spowodować nawet całkowite zniszczenie towaru. Jeżeli więc ryba ma tem większą wartość im szybciej odbywało się mrożenie ryby w temperaturze jaknajzimniejszej, to odmrażanie musi się odbywać bardzo wolno np. w zimnej wodzie. W ten sposób odtajana ryba posiada wszelkie zalety ryby świeżej. Przy rybach mrożonych w solance (np. w obecnej nowoczesnej zamrażalni ryb w Gdyni) wodę, w której odmraża się rybę należy zmieniać, celem usunięcia nasolenia skóry.

W żadnym zaś wypadku nie można zawieszać w piecu weędzarnianym ryby zamrożonej lub nieodtajanej zupełnie i niewymoczonej, albo też wkładać rybę zamrożoną do ciepłej wody celem ugotowania jej.

— DELEGACJA POLSKA NA MIĘDZYNARODOWEJ RADZIE DO BADAŃ MORZA. W Kopenhadze, stałej siedzibie Międzynarodowej Rady do Badań Morza, odbywały się od 11-go do 16-go maja obrady, w których brała udział delegacja polska w składzie: Dr F. Lubecki, Naczelnik Wydziału Rybackiego Min. Przem. i Handlu, Prof. U. J. Dr M. Siedlecki, Prof. Dr Bogucki.

— RYBACY ZAKUPUJĄ SIECI W GDAŃSKU. Komunikat Portu Rybackiego informuje nas: Krajowa produkcja sieci dla potrzeb naszego rybołówstwa morskiego nie pokrywa narazie całego zapotrzebowania. Importowane sieci zakupują więc rybacy w Gdyni i w Gdańsku. Rybacy zwracają uwagę, że o ile w składach w Gdańsku zawsze mogą otrzymać sieci korzystające ze specjal. ulg celnych (ulga 90% od cła normaln.), to w Gdyni często się zdarza, że skład nie posiada już ulg celnych. Warto podkreślić, że rybacy zakupując sieci nabywają równocześnie inne sprzęty rybackie i pokrywają wskutek tego swoje zapotrzebowania w Gdańsku.

W tych warunkach byłoby wskazanem, aby skład sieci w Gdyni bardziej energicznie i przezornie ubiegał się o uzyskanie ulg celnych na całkowite zapotrzebowanie naszych rybaków.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA I JAJ DO DNIA 12. V. 1936 R.

(według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu)

Masło.

Sytuacja na rynkach zagranicznych w szczególności na rynku angielskim nie wykazuje specjalnych zmian. Masło polskie w dalszym ciągu notowane jest na poziomie 82 — 83 sh per cwt landed London.

Konjunktury na rynku krajowym znacznie osłabły, wynikiem czego stało się ogólne obniżenie notowań. Tendencja w dalszym ciągu słaba.

Jaja

W dniu 11 bm. płacono za jajka z Poznańskiego zł. 70.00 — 72.00 za skrzynię 24 kopową. W drobnym hurcie notowano zł. 0,80—0,85, w detalu zł 0,90 za mendel. Tendencja mocniejsza.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	19. 5.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	20. 5.
s/s CIESZYN*	26. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	27. 5.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto	s/s HERNÖSAND	20. 5.
		2) Helsinki, Kotka, Wiborg	s/s IMATRA	20. 5.
			s/s BROOK	22. 5.
		3) Ixpila Uleaborg — Jacobstad	s/s MARTHA RUSS I	22. 5.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*		
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	19. 5.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	20. 5.
s/s CIESZYN*	26. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	27. 5.
		co tydzień		
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)*	s/s KODUMAA	27. 5.
		co 2 tygodnie		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	22. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 5.
s/s SKJÖLD	6. 6.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJÖLD	7. 6.
		Tallinn		
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s LEANDER*	18. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEANDER*	18. 5.
(via Bremen)		co tydzień		
		Ryga		
s/s MAGNUS	22. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 5.
s/s SKJÖLD	6. 6.	co 3 tygodnie	s/s SKJÖLD	7. 6.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	24. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	27. 5.
		co 2 tygodnie		
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	24. 5.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	27. 5.
		(Żegluga Polska S. A.)		
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	18. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	18. 5.
s/s INGEBORG*	25. 5.	co 8 dni	s/s INGEBORG	25. 5.
s/s MAGNUS	22. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 5.
s/s SKJÖLD	6. 6.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	7. 6.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	30. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	2. 6.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	18. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	18. 5.
s/s INGEBORG	25. 5.	co 10 dni	s/s INGEBORG	25. 5.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	25. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	12. 5.
	8. 6.	co 2 tygodnie		26. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s BLENDA	18. 5. 1. 6.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	20. 5. 3. 6.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON s/s LUDWIG	18. 5. 25. 5.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON s/s LUDWIG	18. 5. 25. 5.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s TCZEW s/s ALBERT	19. 5. 23. 5.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s TCZEW s/s ALBERT	19. 5. 23. 5.
		Bremen		
s/s LANDER*	18. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LANDER* (via Ryga)	18. 5.
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s SLEIPNER	20. 5. 27. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	21. 5. 28. 5.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 18. 5. 1. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	ok. 18. 5. 1. 6.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty:** **Oslo, Moss, Drammen i inne**		
m/s BATAVIA s/s BORGILA	21. 5. 25. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA s/s BORGILA	21. 5. 25. 5.
		Zachodnio - norweskie porty: **Stavanger — Bergen — Trondheim i inne**		
s/s URSA s/s JAEDEREN	19. 5. 2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	25. 5. 9. 6.
		WYSPY W. BRYTANJI **Londyn**		
s/s LECH* s/s BALTROVER*	17. 5. 24. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie *(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s LECH* s/s BALTROVER*	21. 5. 28. 5.
		Hull		
s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	17. 5. 24. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co tydzień	s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	21. 5. 28. 5.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	21. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s TAARNHOLM	21. 5.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM lub subst.	23. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s HAARLEM lub subst.	23. 5.
		Bristol		
s/s WESER	25. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	s/s WESER	25. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s TITUS	20. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s TITUS	20. 5.
		Rotterdam		
s/s PUCK s/s CHORZÓW	19. 5. 26. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s PUCK s/s CHORZÓW	20. 5. 27. 5.
s/s ARIADNE	21. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s ARIADNE	21. 5.
s/s BUTT s/s BUSSARD	18. 5. 28. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT s/s BUSSARD	18. 5. 28. 5.
s/s WIBORG	ok. 1. 6.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 1. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL s/s ŚLĄSK*	19. 5. 26. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s HEL s/s ŚLĄSK*	20. 5. 27. 5.
s/s BUTT s/s BUSSARD	18. 5. 28. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT s/s BUSSARD	18. 5. 28. 5.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	ok. 20. 5.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	18. 5. 1. 6.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	22. 5. 5. 6.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	22. 5. 6. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	23. 5. 7. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	30. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA	30. 5.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MANSURIA	2. 6.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SAVONA	25/26. 5.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s HEMLAND* m/s VINGALAND m/s GOTLAND	22. 5. 2. 6. 10. 6.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s HEMLAND m/s VINGALAND m/s GOTLAND	22/23. 5. 2. 6. 10. 6.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL lub subst.	ok. 15. 5.
m/s LEWANT	18. 5.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT	19/21. 5
		B. Porty dalsze		
s/s SCANMAIL* s/s SCANYORK*	23. 5. 30. 5.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CLIFFWOOD s/s SCANSTATES	21. 5. 26. 5.
m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI*		**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s BATORY m/s PIŁSUDSKI*	18. 5. 2. 6.
s/s LISBOA	30. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA	30. 5.
m/s LIMA m/s NORDSTJÄRNAN	1. 6. 2. 6.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA m/s LIMA lub subst.	20. 5. 20. 6.
s/s EQUATOR s/s BORE IX	2. 6. 13. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s ORIENT	21. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 22. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
s/s SKAGERN 10. 6.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s DOLIUS 6. 6 s/s CITY OF CARDIFF 27. 6.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
m/s TROLLEHOLM 17. 5. m/s TOLEDO 28. 5. m/s VASAHOLM 2. 6.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM 16. 6.
s/s NISHMAHA 27. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s NISHMAHA 27. 6.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.))*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin" oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 maja

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ORIENT lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s HUNDVAAG lin. z Stockholm/Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.

s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.

s/s BUT lin. z Antwerpji/Rotterdam dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s THESEUS lin. z Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s MERCUR po węgiel, MEW.

s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

s/s VIBEKE-MAERSK po kartofle, Behnke & Sieg.

19 maja

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.

s/s URSA lin. z zachodniej Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyładowania Reinhold.

20 maja

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania Reinhold.
s/s HEBE lin. z Asterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s HERO lin. z Bremy dla wy- i załadowania, Wolf.
s/s OREST lin. z Rottendamu dla wy- i załadowania. Wolff.
m/s KRONPRINSESSAN MARGARETA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s ROSENBORG po węgiel, PAM.
s/s HILDA po węgiel, PAM.

21 maja

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, A. S. L.
m/s BATAVIA lin. z wschodniej Norwegji dla wy- i załadowania, Bergenske
s/s ALGARVE lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s GRANADA po węgiel, MEW.

22 maja

m/s HEMLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s MESNA po cukier, Behnke & Sieg.
s/s LYGIA po węgiel, MEW.
s/s CARSTEN RUSS po węgiel, Speed.
s/s VEGA po węgiel, PAM.

23 maja

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku i Filadelfji tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s ALF po węgiel, MEW.

24 maja

s/s BALTOVER lin. z Londynu dla wyładowania PZKB.
s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.
s/s RANDI z rudą, Behnke & Sieg.
s/s AIDA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s AMELIA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

25 maja

s/s SAVONA lin. po ładunek do portów zach. śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s BORGIŁA lin. z wschodniej Norwegji dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s WESER lin. z Bristolu dla wy- i załadowania, Bergenske
s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s WEICHSEL ze złomem, Behnke & Sieg.
s/s MARIONGA D. THERMIOTIS po węgiel, PAM.
s/s FELIX HEUMANN po węgiel, PAM.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.

26 maja

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, ASL.
s/s OLGA lin. z Hamburga dla wy- i załadowania Prowe

27 maja

s/s KODUMAA lin. z Rottendamu po ładunek do Tallina, Rothert & Kiłaczycki.
s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s ARIADNE lin. z Rottendamu dla wy- i załadowania Wolff.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

Handel owocowy i kolonjalny Gdyni wobec zarządzeń dewizowych i reglamentacji handlu

Zarządzenia Rządu początkowo w dziedzinie reglamentacji dewizowej a następnie w dziedzinie importu przez poddanie go integralnej reglamentacji i wreszcie reglamentacja wywozu w celu ujęcia w ramy kontroli wpływu dewiz za dokonany wywóz z Polski nie mogły nie wywołać pewnych perturbacyj, chociażby czasowych, w obrotach handlu zagranicznego wogóle, a owocami i towarami kolonjalnemi w szczególności. O ile chodzi o artykuły spożywcze, to ostatniem rozporządzeniem zakazu przywozu objęty został import śledzi solonych, który dotąd odbywał się zupełnie swobodnie.

Aczkolwiek i przed ustaleniem generalnej reglamentacji importu, import owoców i towarów kolonjalnych był uzależniony od uzyskania zezwoleń, to jednak obecnie dodatkowe zagadnienie uzyskiwania dewiz na pokrycie należności za towary kolonjalne i owoce wnosi niewątpliwie nowe momenty, z któremi handel będzie zmuszony liczyć się bardzo poważnie.

Oświadczenia czynników miarodajnych w chwili wprowadzenia reglamentacji dewizowej wyraźnie stwierdzały, że reglamentacja ta ma przedewszystkiem na celu ujęcie przydziału dewiz w odpowiadające potrzebom gospodarczym ramy i że przydział ten będzie dokonywany w sposób liberalny. Postulaty zainteresowanych czynników gospodarczych idą w tym kierunku, aby przez sam fakt udzielenia zezwolenia kwestja przydziału dewiz była jakby automatycznie uregulowana. Ten słuszny postulat powinien być uwzględniony, gdyż w przeciwnym razie mogą nastąpić poważne komplikacje w dziedzinie importu towarów i regulacji za nie należności firmom zagranicznym. Mieć również należy na uwadze, że ograniczenia ilości importowanych towarów poniżej zapotrzebowania konsumcji spowodować może zwyżkę ich cen. Że tak może być istotnie, świadczy fakt, iż już obecnie daje się zauważyć pewna tendencja zwyżkowa, narazie nieznaczna, która może w następstwie przyjąć rozmiary pokaźniejsze z pewną szkodą dla konsumenta.

Zaznaczyć również należy, że w czasach ostatnich przejawiać się zaczęła tendencja niechętna ze strony instytucyj bankowych w stosunku do prolongaty weksli i utrudnienia w dyskoncie.

Wszystkie wyżej wymienione okoliczności, jak również przewlekanie w wielu wypadkach załatwienia wniosków o przydział dewiz przez komisję dewizową, musiało oczywiście wpłynąć na wytworzenie atmosfery niepewności, lub szkodliwej dla wszelkiego rodzaju transakcyj handlowych.

Dla gdyńskiego handlu importowego istnieje jeszcze jeden moment niepomyślny, a mianowicie ustalenie 6-cio tygodniowego terminu dla przedstawienia Bankowi Polskiemu kwitów celnych na przyznane dewizy za sprowadzone towary. Przepis ten zmusi importerów do clenia importowanych towarów w ciągu tego okresu i ulokowania w towarze kapitału obrotowego, którego zwrot może nastąpić w czasie znacznie późniejszym.

Ucierpią na tem głównie importerzy towarów kolonjalnych, jak kawy, herbaty, korzeni, owoców suszonych, konserw owocowych itd. Cło na powyższe artykuły jest bardzo wysokie w stosunku do wartości samego towaru importowanego; wynosi ono nieraz 60 a nawet 70% wartości krajowej towaru. Dla orjentacji podajemy wysokość cła na niektóre towary. I tak: cło na kawę surową wynosi od 100 kg 170 zł; na herbatę — 630 zł; na pieprz mielony — 330 zł; na ziele angielskie i cynamon niemielony — 530,— zł; na wanilję w strączkach — 1.600 zł; na szafran — 4.000 zł; na rodzynki suszone i sułtanki — 67,— zł; na figi suszone — 40 do 60 zł; na orzechy włoskie w łupinach — 80 zł; bez łupin — 100 zł; na orzechy laskowe w łupinach — 148,80 zł; bez łupin — 186 zł; na migdały w łup. — 400 zł; bez łupin 250 zł. Do kwot podanych dochodzą jeszcze opłaty manipulacyjne celne w wysokości 10% sumy cła. Kupiec, zamrażając kapitał obrotowy w należnościach celnych, będzie musiał go oprocentować zwyżką cen. Wrazie, gdy zechce on uniknąć zamrażania tak wysokich sum w należnościach celnych i będzie sprowadzał towar w mniejszych ilościach, t. j. w takich, jakie będzie mógł zbyć w ciągu 6-ciu tygodni, to i w tym wypadku musi to pociągnąć za sobą pewną zwyżkę cen, gdyż nie będzie on mógł czynić zakupu towarów w okresach najkorzystniejszych. Pozatem nie należy również zapominać o pewnych kosztach stałych, które bez względu na ilość towaru są zawsze te same. Wkońcu okres 6-cio tygodniowy do przedkładania Bankowi Polskiemu kwitów celnych uniemożliwi konsygnację towarów zagranicznych.

Zwyżki cen będzie można uniknąć jednak wtedy, o ile okres 6-cio tygodniowy, wymagany przepisami dewizowemi do przedkładania

kwitów celnych, stwierdzających oclenie towaru, zostanie przedłużony conajmniej do 6-ciu miesięcy.

O ile chodzi o dodatnią stronę ograniczeń dewizowych, to przez wprowadzenie tychże nastąpi niewątpliwie selekcja importerów oraz stabilizacja cen artykułów importowych. Pozatem ograniczenia dewizowe uniemożliwią agentom zagranicznym oraz osobom, nie mającym z handlem nic do czynienia, sprowadzanie towarów do portu i dezorganizowanie w ten sposób rynku.

Kronika

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

W dniu 14 maja br. podzielone zostały kontyngenty przywozowe na następujące towary: oliwę z Palestyny, winogrona z Holandji, herbatę — kontyngent autonomiczny, jelita z Chin i Argentyny, na ziarna kakaowe — kontyngent autonomiczny oraz na pomidory z Holandji i z Grecji.

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH DLA BELGJI I LUKSEMBURGJI.

Ustalona została lista kontyngentów przywozowych dla Unji Celnej Belgijsko-Luksemburskiej na miesiąc maj i czerwiec a na niektóre towary aż do wyczerpania.

O ile chodzi o owoce, ryby, konserwy itp., to lista ta obejmuje następujące towary: kalafiory świeże, winogrona świeże, nasiona gorczycy, śledzie świeże, homary, langusty, ostrygi, wyciągi mięsne, sardynki w konserwach oraz wino winogronowe niemusujące i sok winogronowy. Pozatem obejmuje ona cały szereg innych towarów poza spożywczemi.

WYZNACZENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH Z TURCJI.

W ostatnim numerze Biuletynu na str. 31 zamieściliśmy notatkę „ o imporcie towarów z Turcji". W notatce tej zaznaczyliśmy, że z dniem 17 kwietnia br. wszedł w życie polsko-turecki Układ Kontyngentowy oraz Umowa Clearingowa.

Obecnie podać należy do wiadomości, że zostały już uruchomione kontyngenty na przywóz następujących towarów tureckich: nasion sezamowych dla produkcji chałwy, owoców świeżych, rodzynek, fig, orzechów, oliwy, warzyw suszonych, oliwek, wina, ekstraktu valonea, skór surowych, dywanów, makat, wełny i mohairu.

Uruchomione kontyngenty obowiązują do dnia 17 kwietnia 1937 r. i to tylko w obrocie clearingowym.

DOWÓZ OWOCÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH Z ZAGRANICY.

Dnia 10. V. br. m/s Kr. Margareta wyładował około 20 ton ziarna kakaowego, które przywiózł z Brazylji.

Dnia 12. V. s/s Chorzów przywiózł z Rotterdamu około 50 ton drobnicy, składającej się z następujących towarów: daktyle, ryż, herbata, kawa, pieprz, piment, cynamon, ziarno kakaowe i masło kakaowe.

Tego samego dnia s/s Śląsk wyładował z Antwerpji 24 ton ziarna kakaowego, 1 tonę wanilji oraz 1 tonę mleczka.

Dnia 12. V. s/s Alvineruss wyładował z Hamburga 5 ton ziarna kakaowego, 24 ton rodzynek i koryntek, 4,2 ton kawy surowej, 2,3 ton oliwy jadalnej oraz 2,75 ton soku pomarańczowego oraz 1 tonę sadzy.

Dnia 13. V. s/s Sleipner przywiózł z Kopenhagi około 80 ton drobnicy jak: tłuszczu, kawy, owoców, łoju i wełny.

W tym samym dniu wyładował s/s Juno około 50 ton różnej drobnicy.

Dnia 13. V. s/s Kraków przywiózł z Hiszpanji 3.775 skrzyń pomarańcz marki Bernassi, 30 skrzyń cytryn dla Gdańska oraz 6 beczek wina.

Dnia 14. V. s/s Hindsholm przywiózł z Manchesteru i Liverpoolu około 140 ton drobnicy towarów kolonjalnych i innych.

STATKI OCZEKIWANE Z OWOCAMI.

Dnia 16. V. s/s Scanstates przywieźć ma z New Yorku 340 worków śliwek suszonych, wagi około 34.000 kg oraz 736 skrzyń jabłek amerykańskich, wagi około 18.000 kg.

Tego samego dnia zawinąć ma do Gdyni m/s Hemland, który przywozi z Turcji i Grecji około 160 skrzyń sułtanek oraz 520 worków koryntek.

Dnia 17. V. m/s Lewant przywieźć ma z Hiszpanji około 15.000 skrzyń dużych pomarańcz marki Bernassi.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W pierwszej dekadzie maja dało się zauważyć na gdyńskim rynku owocowym znaczne ożywienie w dokonywanych tranzakcjach na pomarańcze hiszpańskie i nawet palestyńskie, ceny których w dalszym ciągu zwyżkowały.

Nadewszystko pomarańcze hiszpańskie stały pod znakiem mocnej tendencji, a to z uwagi na niewielkie ilości wystawione do przetargu przez aukcje owocowe, jak również z powodu wyjątkowo wysokiego gatunku aukcjonowanych partyj. Również

pomarańcze palestyńskie miały wielki popyt, zwłaszcza pod koniec okresu sprawozdawczego.

Miniona dekada w tranzakcjach owocowych miała dwa okresy a mianowicie:

pierwszy od 1. — 5 maja, w którym to czasie zainteresowanie kupców istniejącemi w Gdyni zapasami owoców południowych było minimalne, co uwidoczniło się najdobitniej w płaconych stawkach za pomarańcze i cytryny syryjskie. Dowodem minimalnego zainteresowania może być fakt wycofania przez jedną z firm aukcyjnych dosłownie wszystkich partyj, wystawionych do przetargu, jak również akceptowania przez drugą aukcję niezwykle niskich cen na cytryny syryjskie. Chwilowa depresja skończyła się w połowie dekady i odbyte już w następnych dniach przetargi stały pod znakiem zwiększonego popytu na wszystkie rodzaje i gatunki owoców. Jak już zaznaczyliśmy najbardziej zwyżkowały pomarańcze hiszpańskie marki „Bernas“ jako wyjątkowo wysokiego gatunku i małym procencie zepsucia. Również pomarańcze palestyńskie doczekały się w drugiej połowie tej dekady poprawy cen, osiągając dawno już nienotowane stawki.

Na podstawie przebiegu poszczególnych przetargów w okresie sprawozdawczym można wnioskować, że z uwagi na kończący się sezon importu owoców południowych z Hiszpanji, Palestyny i innych państw południowych oraz niepewności co do dostaw z Ameryki Północnej, już w najbliższych dniach zapanuje na gdyńskim rynku „dobra konjunktura“ na pozostałe jeszcze w magazynach portowych partje, co tembardziej jest prawdopodobne, iż zapasy nie są wielkie, a zapowiedziane transporty ledwie pokryją zapotrzebowania wewnętrznego rynku. Szczegółowy przebieg poszczególnych aukcyj w minionej dekadzie przedstawiał się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. Akc.

urządziły 2 aukcje, a mianowicie w dniach 5 i 13 maja br. Do przetargu w dniu 5 maja stanęło 35 kupców i firm z Katowic, Łodzi, Warszawy, Krakowa, Poznania, Lwowa, Wilna, Gdyni, Torunia i innych miast. Próby zgłoszonego do aukcjonowania towaru naogół były dobre, w jednym tylko wypadku, niewielka ilość pomarańcz palestyńskich miała większy procent braków. Ogółem zgłoszono do przetargu: 1.580 skrzyń cytryn syryjskich z S/S „Ugo-Bassy“. 500 skrzyń pomarańcz palestyńskich ze statku „Vikingland“ marki Pardess i takąż samą ilość marki „Ophir“.

Nadto 75 skrzyń również palestyńskich ze statku „Vasaland“, który wyładował 25 marca, a więc dość dawno. Partja ta wykazywała wielki procent zepsucia, wreszcie wystawiono 100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze statku „Caledonia“, który wyładował 18. IV. 1936 r.

Przetarg rozpoczęto od pomarańcz palestyńskich, załadowcy firmy „Pardess“. Już przy pierwszej tranzakcji osiągnięto dobrą cenę zł. 0,96. Przy następnych patrjach cena ta uległa obniżce o kilka punktów, jednak utrzymała się w granicach zł. 0.90 — 0.96 przyczem wszystkie partje w ilości 500 skrzyń zostały sprzedane, z czego większość nabyły firmy warszawskie. W dalszym ciągu przetargu aukcjonowano 75 skrzyń mocno uszkodzonych pomarańcz palestyńskich ze statku „Vasaland“. Nabyła je firma warszawska, płacąc po 0,85 — 0,88 zł za kg loco magazyn firm aukcyjnych.

Następnie aukcjonowano 4 partje pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas“. Dobra jakość oferowanego towaru jak też niewielka ilość skrzyń zgłoszonych do przetargu zadecydowały niewątpliwie o dobrej cenie, jakie za nie osiągnięto płacąc po cenie zł 1,13—1,15 za kg. Towar nabyły firmy krakowskie katowickie i toruńskie. W dalszym ciągu przetargu przeaukcjonowano 8 partyj pomarańcz palestyńskich marki „Ophier“. Wszystkie partje zostały nabyte w cenie od zł. 0.89 — 0.90 loco magazyn.

Wreszcie przystąpiono do aukcjonowania cytryn syryjskich, których zgłoszono 1.580 skrzyń, podzielonych na 24 partje. — Aukcjonator rozpoczął przetarg od partyj po 20 skrzyń licząc na to, że mniejsze firmy nabywając je, ujawnią tendencję jak też poziom cen. Drobne partje zostały sprzedane po dobrych cenach — zł. 35 — 34 za skrzynię. O wiele gorzej poszło przy następnych partjach, za które płacono już tylko zł. 30, — Łącznie sprzedano w dniu tym 12 partyj obejmujących 930 skrzyń, resztę towaru, z braku nabywców wycofano.

Na następnym przetargu tej firmy aukcjonowano 1.190 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas“ ze S/S „Kraków“, który wyładował dnia 12. IV. 36 r. 400 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Walencia“ ze statku „Sarmatia“ i 1.880 skrzyń cytryn syryjskich z S/S „Ugobassy“.

Wystawione do przetargu pomarańcze hiszpańskie odznaczały się dobrą jakością i b. małym stopniem zepsucia, co miało swój wyraz w zakupie wszystkich partyj. Płacono za nie zł. 1,22 — 1,23 za kg. loco magazyn Gdynia. Również pomarańcze palestyńskie były w dobrym gatunku i osiągnęły dawno nienotowane ceny zł. 1,32 — 1,33. Cytryny syryjskie sprzedawano po 30 zł. za skrzynię.

Bałtyckie aukcje owocowe

urządziły w minionej dekadzie 2 przetargi: 4 i 8 maja, zgłaszając 1.790 skrzyń cytryn syryjskich, wykazujących wiele braków i 1.563 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Jak już wyżej zaznaczono pierwsza aukcja tej firmy miała miejsce w okresie słabej konjunktury wskutek czego ceny osiągnięte zwłaszcza za cytryny syryjskie były nadspodziewanie niskie.

Aukcjonowane cytryny były wystawione do przetargu poraz drugi. Aukcjonator wystawił towar bez limitu, licząc na to, że nabywcy będą starali się obniżyć cenę do minimum, mając na uwadze poważny procent braków. Wszystkie partje zostały nabyte w cenie zł. 23 — 27 za skrzynię.

Pomarańcze hiszpańskie zostały również sprzedane po zł. 1.00 — 1.11 za kg. loco magazyn firm aukcyjnych. Większość towaru nabyły firmy katowickie i warszawskie.

Na następnej aukcji w dniu 8 maja br. wystawiono tylko 625 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z czego 250 skrzyń pochodziło z S/S „Tunis", który wyładował w Gdyni dnia 24 IV 36 r. 250 skrzyń z S/S „Canadia", resztę ze statku „Niobe". Zaoferowany towar stanowił własność firmy aukcyjnej, która nie ustaliła na niego limitu. Wszystkie partje w ilości 9 zastały nabyte po cenie zł. 1,05 - 1,19 przez firmy warszawskie i łódzkie.

Firma ta urządziła jeszcze w dniu 13 bm. jeden przetarg, wystawiając 1.436 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Wystawiony towar pochodził z 3 statków, a mianowicie: 750 skrzyń z S/S „Canadia", który wyładował dnia 6. V. 500 skrzyń z S/S „Niobe", który wyładował w Gdyni 17. IV. 36 r. i 186 skrzyń z S/S „Caledonia", który wyładował dnia 18 IV. 36 r. Partje ze statku S/S „Canadia", jako najświeższe znacznie górowały nad pozostałym towarem i zostały zakupione po zł. 1.18 — 1.20 za kg. Resztę towaru sprzedano po 1.05 — 1.08 zł.

Aukcje owocowe Sp. z o. o.

urządziły w pierwszej dekadzie maja tylko jeden przetarg, wystawiając 750 skrzyń pomarańcz palestyńskich ze statku „Vikingland" i 600 skrzyń cytryn syryjskich z S/S „Ugo-Bassy". Pomarańcze palestyńskie marki „Pardes" i „Ophier" nie znalazły nabywców i zostały całkowicie z przetargu wycofane. Również cytryny syryjskie marki — „Nahum Freres" zostały również całkowicie wycofane z powodu braku nabywców.

Jest to pierwszy wypadek w historji gdyńskich firm aukcyjnych wycofania dosłownie wszystkich wystawionych do przetargu partyj.

Na następnej aukcji tej firmy odbył się przetarg 300 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" i „Esmeralda" załadowcy Jan de Vitte, przywiezionych do Gdyni statkiem „Canadia", 200 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardes" i „Ophier" ze statku „Vikingland" i 300 skrzyń cytryn syryjskich marki „Nahum Freres" ze statku „Ugo-Bassy". Pomarańcze hiszpańskie zostały sprzedane w cenie od zł. 1.17 — 1.20 nadto sprzedano 1 partję pomarańcz palestyńskich po zł. 1.00 za kg., resztę towaru wycofano.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE.

W dn. 12—14. V. gdyńskie firmy importowe notowały na niżej podane towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynu gdyńskiego:

Kawa surowa w workach po 60 kg.

brazylijska Victoria 6 — zł 3,65—3,70 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,55—3,65 za 1 kg
brazylijska Rio 5 — zł 3,70—3,80 za 1 kg
brazylijska Rio 7 —
brazylijska Santos Extra Prim — zł 4,45—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos Fancy — zł 4.50—4.90 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4.05—4.35 za 1 kg
niebieska Tanganjika afrk. — zł 5.05—5.60 za 1 kg
niebieska Maragogype duże ziarna — zł 5,90—6,60 za 1 kg

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,80—13,10 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia — zł 15,50—16,50 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa — zł 13,80—15,30 za 1 kg
Kwiat herbaciany zależnie od gat. — zł 24,00—26.00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku holenderskie Van Houten zł 5,00—5,25 za 1 kg
kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,30—2,60 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,30—3,40 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,65—1,80 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong" — zł 5,20—5,30 za 1 kg
pieprz biały „Muntok" — zł 6,20—6,30 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment) —
cynamon Cassia lignea — zł 8,20—8,40 za 1 kg
cynamon Cassia Vera Prima — zl 9,20—9,40 za 1 kg
cynamon ceylońskí „Canhel" zależnie od gat. — zł 8,60—9,20 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg — zł 6,40—6,60 za 1 kg

gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6,40—6,60 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opak. zł 10,50—12,50 za 1 kg
kardamon — zł 32,00—34,00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opak. — zł 47,50—52,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opak. — zł 55,00—58,00 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:
koryntki zależnie od gat. — zł 1.25—1.35 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie:
w workach — zł 1.80—1,90 za 1 kg
w skrzynkach — zł 1,90—1,95 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gat. zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrz. zależnie od gat. zł 1.95—2.10 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrz. po 12,5 kg — zł 2.25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gat. — zł 1,60—1,70 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrz. po 12,5 kg — zł 5,80 za 1 kg
morele egzotyczne (Szeptały) w workach zł 2,70 za 1 kg
morele egzotyczne (Szeptały) w skrz. po 12,5 kg — zł 2,80 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1.10—1.20 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrz. po 10 kg zależnie od gat. — zł 3,50—3,60 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrz. po 5 kg zależnie od gat. — zł 3,60—3,70 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek zł 1.00—1,15 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1.30—1,40 za 1 kg
śliwki suszone w skrz. po 12,5 wzgl. 25 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,05—1,20 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1.40—1.70 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie zwykłe — zł 6.25—6.35 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6.40—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6.80—7.00 za 1 kg
orzechy chińskie łuszczone „Arachid" — zł 3.40—3,45 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 2.90—3,00 za 1 kg
jądra orzechowe hiszp. w work. po 100 kg zł 5,10—5,20 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie kalifornijskie przebierane — 3,20—3,40 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie łamane — zł 2,75—2,85 za 1 kg

Oliwa jadalna:
oryg. nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryg. nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryg. nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3,60 za 1 kg
oryg. hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3,05—3,20 za 1 kg
oryg. hiszpańska w blaszankach po 10 kg — 2.95—3,05 za 1 kg

Konserwy rybne:
sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 ryb — zł 0,48—0,50 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 1/10 ilustr. 2—3 ryb zł 0,47—0,48 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — 0,88—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustr. — 0.87—0,88 za 1 puszkę
sardele holenderskie brabanckie w becz. po 50 kg zł 100 00—105.00 za beczkę
sardele holenderskie brabanckie w puszkach. skrz. po 5 kg — zł 14,00—17,00 za skrz.

Owoce świeże:
banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za 1 kg
banany jamajskie gat. II — zł 2.00 za 1 kg
banany jamajskie gat. III — zł 1.60 za 1 kg

Kronika zagraniczna

SYTUACJA NA RYNKU KAWY.

Brazylja. Eksport do Stanów Zjednoczonych wynosił 7.234.000 worków (5.788.000 worków) w 9 miesiącach 1934/35, t. zn. powiększenie się eksportu w tym roku o 1.446.000 worków, czyli o 25%. Do Europy wywieziono 4.700.000 worków (3.552.000 worków) t. zn. 1.148.000 worków, albo 32.3% więcej. Eksport w marcu wynosił 1.229.568 worków, z tego wywieziono:

Santos	763.664
Rio de Janeiro	248.378
Victoria	124.754

Columbia. Całkowity eksport tegoroczny kawy od 1 lipca do 1 marca wynosił 2.539.950 worków, z czego 1.895.980 worków wywieziono do Stanów Zjednoczonych, a 573.429 worków do Europy. Natomiast w tym samym czasie zeszłego roku wywieziono 1.854.101 worków, z tego do Stanów Zjednoczonych 1.538.117 worków, a do Europy 276.838 worków. Wzrost tegoroczny wywozu do Europy wywołany został przez zdwojenie się wywozu do Niemiec.

Ameryka Środkowa: COSTA RICA. Od 1 października do 15 lutego eksport wynosił 160.081 worków (183.184 worków w tym samym czasie w roku 1935), z tego 107.023 worków było kawy niełuszczonej a 53.058 worków kawy łuszczonej.

Nicaragua. Obecny zbiór jest przypuszczalnie o 50% mniejszy. W lutym płacono f. o. b. Corinto za 1 quintal (1 quintal równy 46 kg)

washed Managua	9.25
Matagalpa	9.50
unwashed Managua	7.—
Matagalpa	8,25

Guatemala. Eksport w styczniu 1936 wynosił 236.151 quintals (1 quintal równy 46 kg). który uważa się jako największy ze wszystkich poprzednich miesięcy. Około 60% kawy eksportuje się do Stanów Zjednoczonych. Cały eksport zbioru 1935/36 określa się ilością 900.000 quintals.

Notowania w Nowym Yorku:

	kwiecień 22	kwiecień 1
Santos 4 Cost & Freight	8,15—8,40	8,30—8,50
Rio 7	5,80	5,80
Victoria 7/8	5,55	—
Java washed	7 1/8—7¼	7¼—7 3/8

COLUMBIA		
Bogota	10—10¼	10¼
Manizales	10¼—10½	10½
Medellin	11—11¼	11
AMERYKA ŚRODKOWA		
Guatemala good washed	9—9¼	9—9¼
San Salvador washed firsts	9¾	10
San Salvador washed seconds	9—9¼	9¼
MEXICO		
Cordoba washed	9½	9¾
Tapachula	8¼—9¼	8¼—9½
Coatapec	11	11

Aleksander Wiatrak.